



Turismo alternativo como aporte al desarrollo local. Caso de estudio: cicloturismo en el cantón Tulcán

Torres Tulcán, Kathy Dayana

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Administración Turística y Hotelera

Trabajo de titulación, previo a la obtención del título de Licenciada en Administración Turística y Hotelera

MSC. Suárez Velasco, Jenny Elizabeth

20 de enero del 2021



Document Information

Analyzed document	Tesis Kathy Torres Urkund.docx (D96289064)
Submitted	2/22/2021 11:17:00 PM
Submitted by	
Submitter email	kathy_dayana4@hotmail.com
Similarity	2%
Analysis address	jesuarez1.espe@analysis.orkund.com

Sources included in the report

SA	Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE / solo texto.docx Document solo texto.docx (D53156028) Submitted by: javargas12@espe.edu.ec Receiver: javargas12.espe@analysis.orkund.com		2
SA	TESISSS.pdf Document TESSISSS.pdf (D95128512)		1
SA	Kevin Acosta tesis 1.docx Document Kevin Acosta tesis 1.docx (D94251531)		1
SA	TESIS-TANIA-CARAPAZ.pdf Document TESIS-TANIA-CARAPAZ.pdf (D63905233)		1
W	URL: https://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/22937/1/tesis.pdf Fetched: 6/7/2020 6:18:22 AM		1
SA	Proyecto de Investigación Turismo Ecologico 2019 (2).pdf Document Proyecto de Investigación Turismo Ecologico 2019 (2).pdf (D49081628)		1
W	URL: https://www.researchgate.net/publication/312898505_EL_desarrollo_del_cicloturismo_... Fetched: 2/22/2021 11:17:00 PM		7
W	URL: https://docplayer.es/16100472-Universidad-tecnologica-equinoccial-facultad-de-turi... Fetched: 3/28/2020 10:51:35 AM		1
W	URL: http://repo.uta.edu.ec/bitstream/123456789/7391/1/FCHE-MGPE-1081.pdf Fetched: 12/2/2020 1:15:16 PM		1
W	URL: http://repositorio.espm.edu.ec/bitstream/42000/958/1/TTMT5.pdf Fetched: 11/17/2020 9:35:57 AM		1
SA	tesis boris andrade-arreglado.docx Document tesis boris andrade-arreglado.docx (D48324295)		1
SA	URKUND-TESIS SAENZ RUGEL ARIANA-final-08 de oct.docx Document URKUND-TESIS SAENZ RUGEL ARIANA-final-08 de oct.docx (D81105081)		1

URKUND

SA	Tesis Luna y Quinatoa.pdf Document Tesis Luna y Quinatoa.pdf (D82146039)	 2
<hr/>		
SA	Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE / Turismo Sostenible como eje de desarrollo local comunidad Cariacu-Baldeon y Riera.docx Document Turismo Sostenible como eje de desarrollo local comunidad Cariacu-Baldeon y Riera.docx (D93942085) Submitted by: adbaldeon@espe.edu.ec Receiver: mprea.espe@analysis.arkund.com	 1

Firma:  Firmado electrónicamente por:
JENNY ELIZABETH
SUAREZ VELASCO

.....
MSC. Suárez Velasco, Jenny Elizabeth

DIRECTOR



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y HOTELERA

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, **“Turismo alternativo como aporte al desarrollo local. Caso de estudio: cicloturismo en el cantón Tulcán”** fue realizado por la señorita **Torres Tulcán, Kathy Dayana**, el cual ha sido revisado y analizado en su totalidad por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 10 de febrero del 2021

Firma:  Firmado electrónicamente por:
JENNY ELIZABETH
SUAREZ VELASCO

.....
MSC. Suárez Velasco, Jenny Elizabeth

DIRECTOR



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y HOTELERA

RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Yo, **Torres Tulcán, Kathy Dayana**, con cédula de ciudadanía N° 0401470844, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **Turismo alternativo como aporte al desarrollo local. Caso de estudio: cicloturismo en el cantón Tulcán** es de mi autoría y mi responsabilidad, cumpliendo con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos, y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Sangolquí, 10 de febrero del 2021

Firma

Torres Tulcán, Kathy Dayana

C.C.: 0401470844



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y HOTELERA

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Yo, **Torres Tulcán, Kathy Dayana**, con cédula de ciudadanía N° 0401470844, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **Turismo alternativo como aporte al desarrollo local. Caso de estudio: cicloturismo en el cantón Tulcán** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi/nuestra responsabilidad.

Sangolquí, 10 de febrero del 2021

Firma

Torres Tulcán, Kathy Dayana

C.C.: 0401470844

Dedicatoria

El resultado de esta investigación está dedicado a la hermosa provincia del Carchi, lugar de origen de mi familia; específicamente al cantón Tulcán, donde disfruté durante 9 años de mi vida y que estoy segura tiene mucho que ofrecer en lo que respecta al turismo, allí compartí muchos momentos especiales junto a las personas más importantes de mi vida: mi mamá y mis abuelitos, a quienes les dedico cada una de las cosas que yo hago; mi madre Kathy Tulcán que en paz descansa con mi abuelito Jaime Tulcán: son los ángeles que acompañan cada uno de los pasos que doy, mis ejemplos a seguir en todos los aspectos; y mi abuelita Isabel Fierro quien es mi principal motor para salir adelante, mi guerrera en todos los sentidos, un ejemplo de fortaleza inigualable, a quien me gustaría devolverle un poco de todo lo que me ha dado; su amor, cuidado y su tiempo, a través de cada uno de las metas cumplidas en mi vida.

Agradecimiento

Quiero agradecer a Dios por permitirme realizar esta investigación, a mis docentes Patricia Montufar y Danny Chiriboga, por confiar en mí y ayudarme a realizar esta investigación que tanto me apasionó desde el principio y que me encantaría pudiera contribuir al cantón Tulcán; a mis tutores de tesis Rafael Vásquez y Jenny Suárez quienes me ayudaron en la realización de la misma pese a las circunstancias que tuvimos que vivir el mundo entero en este tiempo de pandemia, ellos se mantuvieron constantes en sus tutorías; y finalmente quiero agradecer a mi familia, a mi abuelita Isabel Fierro por toda la ayuda que me ha dado como una madre para que yo pueda estudiar y realizarme como profesional, a mis amigos: Mona, Ani Cris, Brenda, Andre y Jordy; quienes me apoyaron siempre e hicieron que esta etapa de estudios sea inolvidable; a mis hermanos Sebastián Torres y Sebastián Tulcán por apoyarme a realizar esta investigación; y a mis primos Sebas Polo y Ronnie Tulcán quienes me repitieron miles de veces que termine pronto la tesis.

Tabla de Contenido

Certificado Urkund.....	2
Certificado del Director	4
Responsabilidad de Autoría.....	5
Autorización de Publicación	6
Dedicatoria	7
Agradecimiento.....	8
RESUMEN	13
ABSTRACT	14
INTRODUCCIÓN	15
Antecedentes.....	15
Planteamiento del problema.....	16
Objetivos	19
Objetivo General	19
Objetivos Específicos	19
Determinación de Variables	19
CAPÍTULO I.....	23
MARCO TEÓRICO	23
MARCO TEÓRICO	23
Teoría del Capital Territorial	23
Teoría de la Sostenibilidad	24
Teoría de Sistemas Turísticos.....	27
Turismo alternativo.....	28
Cicloturismo	30
MARCO REFERENCIAL	33
MARCO CONCEPTUAL	36
MARCO LEGAL	38
Constitución de la República del Ecuador	39
Ley Orgánica de Salud	40
Ley de Turismo	41
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	42
Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021.....	43
Plan de ciclovías emergentes para la ciudad de Tulcán	44
CAPÍTULO II.....	46

	10
METODOLOGÍA	46
Desarrollo Metodológico	46
Enfoque de investigación: Mixto	46
Tipología de la investigación	46
Instrumentos de recolección de información: Varios	47
Procedimiento para la recolección de datos: Varios.....	49
Cobertura de las unidades de análisis: Muestra	50
Procedimiento para el tratamiento y análisis de información: Síntesis.....	51
Diagnóstico de la zona de estudio	51
Diagnóstico macro de la zona de estudio	51
Diagnóstico micro de la zona de Estudio	63
CAPÍTULO III.....	66
ANÁLISIS DE DATOS	66
Entrevistas	66
Fichas de observación	72
Encuestas	73
FODA	87
CAPÍTULO IV.....	89
PROPUESTA.....	89
Objetivo.....	90
Plan de acción para convertir a Tulcán en un Destino emergente en cicloturismo.....	90
Justificación	90
Creación de una imagen que represente a Tulcán como un destino de cicloturismo	90
Información turística sobre la Ruta Cicloturística Tulcán – Lagunas Verdes	92
Creación de mapas turísticos con información de las rutas, atractivos turísticos, planta hotelera y de alimentos y bebidas del cantón Tulcán.....	101
CAPÍTULO V	109
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	109
Conclusiones.....	109
Recomendaciones.....	110
Bibliografía.....	111

Índice de Tablas

Tabla 1 Dimensiones del modelo para el desarrollo del cicloturismo	20
Tabla 2 Dimensiones, definiciones de variables y categorías	22
Tabla 3 Matriz de entrevista a expertos en cicloturismo	68
Tabla 4 FODA sobre cicloturismo en el Cantón Tulcán.....	88
Tabla 5 Señalética Turística del mapa de la ruta Tulcán – Lagunas Verdes	101

Índice de Figuras

Figura 1 Árbol de Problemas	18
Figura 2 Sistema Turístico de Molina	28
Figura 3 Uso de la bicicleta dentro y fuera del entorno cotidiano.....	32
Figura 4 Tipos de cicloturistas	33
Figura 5 Mapa Político del Cantón Tulcán	51
Figura 6 Estructura de la población por edad y sexo de la cabecera cantonal de Tulcán, según censo 2010	53
Figura 7 Crecimiento de la población proyectada al 2020	53
Figura 8 Población Económicamente Activa.....	57
Figura 9 Población Sectores Económicos	58
Figura 10 Porcentaje Sectores Económicos	59
Figura 11 Descripción de variable de educación	60
Figura 12 Priorización de potencialidades y problemas sistema socio cultural	61
Figura 13 Género de los encuestados	73
Figura 14 Resultado edad de los encuestados	74
Figura 15 Resultados de la nacionalidad de los encuestados.....	75
Figura 16 Resultados de la ocupación de los encuestados	76
Figura 17 Resultados de los ingresos mensuales de los encuestados	77
Figura 18 Resultados frecuencia de actividad física de los encuestados	78
Figura 19 Resultados Pregunta 1	79
Figura 20 Resultados Pregunta 2	80
Figura 21 Resultados Pregunta 3	81
Figura 22 Resultados Pregunta 4	82
Figura 23 Resultados Pregunta 5	83

Figura 24 Resultados Pregunta 6	84
Figura 25 Resultados Pregunta 7	85
Figura 26 Resultados Pregunta 8	86
Figura 27 Resultados Pregunta 9	87
Figura 28 Logotipo de Cicloturismo en Tulcán	91
Figura 29 Vía Tufiño	95
Figura 30 Paisaje E182	96
Figura 31 Paisaje Vía Tufiño.....	96
Figura 32 Paisaje Ciclorruta	97
Figura 33 Paisaje Vía Tufiño 2	97
Figura 34 Paisaje Vía Tufiño 3	97
Figura 35 Parqueadero Bicicletas Tufiño	97
Figura 36 Tufiño	97
Figura 37 Mercado Municipal Tufiño	97
Figura 38 Locales Mercado de Tufiño	98
Figura 39 E182 km 20.....	98
Figura 40 Señalética MAE.....	99
Figura 41 Paisaje Páramo 1	99
Figura 42 Subida al páramo los frailejones.....	99
Figura 43 Vía Páramo Frailejones	99
Figura 44 Mirador Páramo Frailejones.....	99
Figura 45 Lagunas Verdes.....	99
Figura 46 Lagunas Verdes 2	100
Figura 47 Lagunas Verdes 3	100
Figura 48 Panorámica Lagunas Verdes.....	100
Figura 49 Mapa General de ruta cicloturística Tufiño – Tulcán	105
Figura 50 Mapa de Ruta Cicloturística Tulcán - Tufiño.....	106
Figura 51 Mapa de Ruta Cicloturística Vía Tufiño	107
Figura 52 Mapa de Ruta Cicloturística Tufiño – Lagunas Verdes	108

RESUMEN

La investigación analiza las relaciones que existen entre el capital territorial y el cicloturismo, especialmente las conexiones de los flujos turísticos con los factores básicos que intervienen en el capital territorial (infraestructura, atractivos culturales, atractivos naturales y la población) y sus implicaciones para desarrollar dicha actividad, por lo tanto, se tomó en cuenta el modelo turístico de Sergio Molina para estudiar el cantón Tulcán con el fin de sustentar la actividad de cicloturismo como una modalidad alternativa de turismo. Por otro lado, se ha identificado las condiciones del capital territorial de la localidad para el desarrollo del turismo enfocado en el uso de la bicicleta mediante diversos indicadores acorde a las tendencias globales más participativas en el mercado. La estructura del mercado potencial del cicloturismo se analiza en relación con el perfil del turista que puede visitar Tulcán, se toma como aspecto importante la frecuencia en que este utiliza la bicicleta en su lugar de residencia y los flujos turísticos que esta actividad genera en los destinos de visita. Finalmente se hace un análisis del modelo multidimensional propuesto por Francisco Fernández sobre el cicloturismo, del cual se obtienen conclusiones y recomendaciones para la evaluación de la situación actual del cantón Tulcán en la provincia del Carchi para luego realizar una propuesta que aporte a la emergencia del cicloturismo en el mercado que contribuya al desarrollo local.

- Palabras clave:
 - **CICLOTURISMO**
 - **CAPITAL TERRITORIAL**
 - **SISTEMA TURÍSTICO**
 - **TURISTA**

ABSTRACT

The research analyzes the relationships that exist between the territorial capital and cycle tourism, especially the connections of tourist flows with the basic factors that intervene in the territorial capital (infrastructure, cultural attractions, natural attractions and the population) and their implications for developing the said activity, therefore, the tourism model of Sergio Molina was taken into account to study the canton of Tulcán in order to support cycling as an alternative form of tourism. On the other hand, the conditions of the territorial capital of the locality have been identified for the development of tourism focused on the use of bicycles through various indicators according to the most participatory global trends in the tourism market. The structure of the potential cycle tourism market is analyzed in relation to the profile of the tourists who can visit Tulcán, taking as an important aspect the frequency in which they use the bicycle in their place of residence and the tourist flows that this activity generates in the destinations. Finally, an analysis of the multidimensional model proposed by Francisco Fernández on cycling is made, from which conclusions and recommendations are obtained for the evaluation of the current situation of the canton of Tulcán in the province of Carchi and then make a proposal that contributes to the emergence of cycle tourism in the market that contributes to local development.

- Key words:

- **BICYCLE TOURING**
- **TERRITORIAL CAPITAL**
- **TOURIST SYSTEM**
- **TOURIST**

INTRODUCCIÓN

Antecedentes

El ciclismo es considerado un deporte que se lo realiza a través de un medio de transporte llamado bicicleta, al ser practicado de manera no competitiva y con el fin de conocer nuevos paisajes, generando nuevas experiencias se convierte en una modalidad de turismo llamada cicloturismo; existen algunas versiones de su origen, de manera general se remonta a mediados del siglo XIX, años en los que viajar en bicicleta era más económico que en los otros medios de transporte; una de las versiones sobre su origen es que aparece por el año 1842 con el escocés Kirkpatrick quien decide realizar un viaje desde Keir hasta Glasgow, recorriendo una distancia de 109 km, el primer viaje con esta modalidad en la historia duró dos días a una velocidad media de 13km/h. Con el tiempo esta actividad ha tomado gran participación en Europa y en los demás continentes, pues en Europa el cicloturismo ha ido evolucionando y siendo parte de la oferta turística local de cada país y también a nivel internacional (Con Alforjas, 2018).

El cicloturismo tiene algunos beneficios para varios actores, desde el enfoque de transportación en bicicleta, la actividad como modalidad de turismo, la salud del cicloturista, la comunidad receptora y el gobierno; los beneficios económicos por el uso de la bicicleta son: menor gasto por transportación de distancias cortas frente al gasto en gasolina por el uso del auto, esta modalidad será beneficiosa para el estado ya que éste invertirá menos en el subsidio de combustible a la población; el cicloturismo beneficia al desarrollo de servicios y empleos en cada localidad, principalmente en áreas rurales; y en ciudades pequeñas y medianas mejora los trabajos en diferentes áreas relacionadas a los servicios de ciclismo.

La bicicleta es un medio de transporte que produce pocas emisiones nocivas, acompañadas de poca contaminación auditiva y menores vibraciones a comparación de los transportes a motor, pues no necesita energía de combustión, solo la del ser humano que no contamina el medio ambiente, por lo tanto, reduce la dependencia de combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero. El uso de la bicicleta y por ende el cicloturismo sirve como método preventivo para reducir las enfermedades cardiovasculares, el riesgo de diabetes tipo II y obesidad, además ayuda a reducir el riesgo de tener hipertensión.

El fenómeno del cicloturismo como medio de transporte influye en la calidad de vida de las comunidades que adoptan esta modalidad; la actividad en sí ayuda en la creación de condiciones para una mayor socialización y establecer relaciones interpersonales (Ministry of Transport, 2015).

Planteamiento del problema

Dentro del turismo alternativo se encuentra el cicloturismo, actividad que a nivel mundial ha ganado popularidad con los años, es una actividad recreativa y deportiva pero no tiene un fin competitivo. Tulcán es un cantón con alto potencial para realizar esta actividad, ya que cuenta con un gran capital territorial dotado de recursos naturales, culturales y humanos que permiten el desarrollo del cicloturismo al ser tomado en cuenta dentro de proyectos públicos o privados, pues con el tiempo, Tulcán puede convertirse en un producto turístico en esta modalidad mercado nacional.

Por el momento, desde la parte gubernamental no se ha trabajado en la planificación, operación, ejecución y promoción de programas que presenten a Tulcán como un destino cicloturístico. Los programas del GAD cantonal están en su etapa inicial respecto a las ciclovías

en las parroquias urbanas y rurales, siendo la parroquia del Carmelo la más desarrollada.

Además, existe escasa información turística para personas interesadas en esta modalidad de turismo.

Por otra parte, existen múltiples limitantes que perjudican al desarrollo del cicloturismo en el cantón como por ejemplo: todo Tulcán no cuenta con transporte específico para trasladar bicicletas, solo en ciertos tramos de las vías, no presenta una cantidad suficiente de instalaciones con servicio de parqueadero para bicicletas en todos los tramos; en algunas vías aún se evidencia la falta de señalización e infraestructura exclusiva para ciclistas; existe una cantidad mínima de negocios relacionados a las bicicletas como la venta de repuestos, accesorios y complementos; finalmente, la seguridad es un problema para los turistas en general que recorren Ecuador, por ello, muchos deciden no visitar el país.

La economía del cantón Tulcán ha sido afectada en los últimos 5 años por diversos factores externos e internos. En vista de que Tulcán requiere una diversificación turística, se propone impulsar al cicloturismo como modalidad turística para aportar al desarrollo económico, social y contribuir al cuidado del medio ambiente ya que esta actividad tiene un enfoque de sostenibilidad y puede beneficiar los sectores mencionados de una manera significativa.

A continuación, se presenta un árbol de problemas realizado en base al análisis de la situación que vive el cantón Tulcán en relación al cicloturismo y su desarrollo, en este árbol se identifica la participación de los involucrados claves para que la modalidad de turismo alternativo sea estudiada como una solución a dichos problemas del cantón; los involucrados principales son el GAD cantonal y los cicloturistas, mismos que dependen de las decisiones que tomen los GADs para que Tulcán pueda ser elegido como destino turístico.

Figura 1

Árbol de Problemas



Nota. El gráfico representa el árbol de problemas de la investigación, misma que se basa en información primaria y secundaria sobre el cantón Tulcán en relación al cicloturismo, de los últimos años 2019-2020.

Objetivos

Objetivo General

Analizar el aporte que genera el turismo alternativo a través del cicloturismo para mejorar el desarrollo local del cantón Tulcán.

Objetivos Específicos

- Fundamentar teóricamente las relaciones que existen entre el cicloturismo y su influencia en el desarrollo local para la delimitación del área de estudio.
- Emplear un conjunto de herramientas de investigación para la obtención de datos que contribuyan al desarrollo de la actividad de cicloturismo en relación con el capital territorial.
- Diagnosticar la situación actual del cantón Tulcán para generar una propuesta de valor en base al cicloturismo.
- Diseñar estrategias para potencializar la modalidad de cicloturismo en la cabecera cantonal del Carchi.

Determinación de Variables

Las variables de la investigación están basadas en las cuatro dimensiones que propone Francisco Fernández en su modelo multidimensional para el desarrollo del cicloturismo: la conectividad ciclística y ecológica; la creación de imagen y marca; la adaptación a los flujos turísticos existentes y la valorización del capital territorial en su conjunto.

Tabla 1*Dimensiones del modelo para el desarrollo del cicloturismo*

Dimensión	Cuestiones básicas a verificar / desarrollar
i. Conectividad entre el ciclista y el entorno ecológico	1. ¿Se han habilitado las vías ciclistas y su entorno para mejorar la conectividad de especies y hábitats de interés en entornos sensibles? 2. ¿Se identifican y priorizan pasillos cicloturistas potenciales y futuros?
ii. Creación y análisis de una imagen y marca para el espacio territorial determinado	3. ¿Las actuaciones para el desarrollo del cicloturismo se llevan a cabo bajo criterios unitarios de imagen? 4. ¿Favorecen la creación de una marca de destino amigable con el cicloturismo? 5. ¿Se adopta alguna estructura jurídica independiente para garantizar el cumplimiento de requisitos y estándares de calidad, así como la comercialización conjunta?
iii. Adaptación a los flujos turísticos existentes	6. ¿Se implantan productos e infraestructuras turísticas adaptadas a los principales flujos turísticos dentro del destino? 7. ¿Existen áreas turísticas relevantes con déficit de infraestructuras ciclistas y productos cicloturísticos? 8. ¿Se tienen en cuenta los hábitos y preferencias de los turistas en el uso de la bicicleta en su región de origen?
iv. Valorización del capital territorial en su conjunto	9. ¿Se integran recursos turísticos de diferentes tipologías (naturales, culturales, empresariales) y escalas? 10. ¿Se adaptan de forma intermodal las infraestructuras ciclistas y de transporte para el uso compartido de turistas y habitantes locales?

Nota. La tabla muestra las dimensiones e indicadores tomados por Fernández en su investigación sobre cicloturismo, los mismos que son clave para determinar si el capital territorial participa en conjunto con dichas variables dentro del cicloturismo como factores importantes (Fernández, 2015).

De acuerdo con Fernández el análisis del cicloturismo y el capital territorial en Andalucía propone su modelo multidimensional para el desarrollo del cicloturismo; en la presente investigación se ha relacionado el modelo de Fernández con el modelo turístico de Sergio Molina para analizar la situación actual del Cantón Tulcán y hacer una propuesta de valor en base al cicloturismo.

En la dimensión de conectividad ciclista y ecológica, se estudia la infraestructura, los beneficios del ciclismo en la salud y equipamiento e instalaciones; en la creación de imagen y marca se toma en cuenta a la demanda, enfocada a la necesidad de información para realizar esta actividad y la aceptación de la misma en base a una oferta de producto turístico; en la adaptación a flujos turísticos existentes, se involucra a la demanda (turistas nacionales y extranjeros) y a los equipamientos e instalaciones que va a ofrecer el cantón; finalmente en la valorización del capital territorial está la superestructura, la comunidad receptora y atractivos que posee el cantón.

Todos estos datos se han reunido en una tabla para identificar la relación de la teoría del capital territorial con el sistema turístico de Sergio Molina, la información se presenta de la siguiente manera:

Tabla 2

Dimensiones, definiciones de variables y categorías

OBJETIVOS	DIMENSIÓN	VARIABLE	INDICADORES	ÍTEMES	FUENTE
Fundamentar teóricamente las relaciones que existen entre el cicloturismo y su influencia en el desarrollo local para la delimitación del área de estudio.	VALORACIÓN DEL CAPITAL TERRITORIAL EN SU CONJUNTO	Económico	Ingresos por turismo	Ingresos por turismo en el cantón Tulcán	INEC
			Índice de empleo	Índice de empleo en el cantón Tulcán	Banco Central del Ecuador
			Índice de desempleo	índice de desempleo en el cantón Tulcán	Banco Central del Ecuador
			Empresas turísticas	Cantidad de empresas turísticas públicas y privadas en el cantón Tulcán	INEC, MINTUR
Emplear un conjunto de herramientas de investigación para la obtención de datos que contribuyan al desarrollo de la actividad de cicloturismo en relación con el capital territorial.	CONECTIVIDAD ENTRE EL CICLISTA Y EL ENTORNO ECOLÓGICO	Ambiental	Atractivos naturales	Cantidad de atractivos naturales en el cantón Tulcán	MINTUR
			Atractivos culturales	Cantidad de atractivos culturales en el cantón Tulcán	MINTUR Ministerio de Transporte y Obras Públicas
			Infraestructura para ciclistas en las vías	Cantidad de vías señalizadas en el cantón Tulcán	GAD Municipal
			Políticas y proyectos ecológicos	Cantidad de parques de bicicletas en el cantón Tulcán	GAD Municipal
Diagnosticar la situación actual del cantón Tulcán para generar una propuesta de valor en base al cicloturismo.	ADAPTACIÓN A FLUJOS TURÍSTICOS EXISTENTES	Social	Población de Tulcán	Cantidad de habitantes por parroquias en el cantón Tulcán	INEC, GAD Municipal
			Ingreso de turistas nacionales y extranjeros	Cantidad de turistas nacionales y extranjeros en el cantón Tulcán	MINTUR, INEC, GAD Municipal
			Cantidad de servicios ofertados por la comunidad receptora relacionados al cicloturismo	Cantidad de talleres para bicicletas Cantidad de empresas de ventas de bicicletas y accesorios de bicicletas en el cantón Tulcán	Fuente secundaria
Diseñar estrategias para potencializar la modalidad de cicloturismo en la cabecera cantonal del Carchi.	CREACIÓN Y ANÁLISIS DE UNA IMAGEN Y MARCA PARA EL ESPACIO TERRITORIAL DETERMINADO	Social	Información turística del Cantón Tulcán	Medios por los cuáles se accede a información turística sobre el cantón Tulcán	GAD Cantonal, MINTUR, Página web de la provincia y del cantón

Nota. La tabla que se muestra en esta página es una compilación de las dimensiones propuestas por Fernandez en su investigación y el modelo de sistema turístico de Sergion Molina, adaptado a la presente investigación sobre el cantón Tulcán (Fernández, 2015).

CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO

MARCO TEÓRICO

Teoría del Capital Territorial

El capital territorial es el patrimonio valorizable que goza un territorio y que en parte no es valorizable; en base a esta interpretación se ejecutan planes de desarrollo sostenible. Según Dematteis y Govern (2005) el capital territorial comprende elementos con características sustanciales: están incorporados de manera estable a los lugares (inmóviles), no se hallan fácilmente en otro lugar con la misma calidad, y no pueden ser producidas sin esfuerzo en breve tiempo.

De acuerdo con Storper (1997), el conjunto de factores que componen el capital territorial consta de recursos naturales renovables y no renovables; el patrimonio histórico material e inmaterial; un capital fijo acumulado en infraestructuras y equipamientos; así como bienes relacionales, que abarcan el capital cognitivo local, el capital social, la heterogeneidad cultural y la capacidad institucional. Por ende, el enfoque del capital territorial es afín con los indicadores de sostenibilidad socio-económico-ambiental, según (Fernández, 2015). En base a esta óptica, el sistema turístico puede considerarse parte del capital territorial, tanto en sus infraestructuras y equipamientos como en los bienes intangibles asociados al mismo.

En todo territorio delimitado es posible identificar una dotación de capital en un determinado momento, clasificándolo en cinco clases de capital: natural (medio natural), construido (histórico, edificaciones, infraestructuras), humano (recursos humanos y sus capacidades), social (capacidad de auto organizarse) e imagen (reconocimiento de valor asociado a la identidad), sin olvidar que el capital financiero es importante dentro de esta clasificación, no

obstante, tiene un carácter ubicuo, que lo hace no asociable a un territorio y por eso no se lo coloca en la misma clasificación; este es la forma de referencia del capital, ya que la moneda es el soporte de las relaciones mercantiles y el soporte para transferir capital entre territorios. Las otras clases de capital tienden a expresar su valor en función de su conversión en moneda, por lo tanto, en capital financiero. Su ubicuidad permite utilizarlo como medida de valor, aunque no sea apropiado para muchas formas de capital, considerado como un soporte para intercambios y transferencias espaciales de valor.

Según Juan Requejo (2009) el capital territorial proporciona una base patrimonial con potencial para generar flujos de renta, de empleo, de utilidad, de bienestar y más; es decir, utilizar los elementos que tiene un territorio para beneficio local. El nivel de desarrollo de un territorio y su situación comparativa en términos de riqueza y bienestar se mide en base a variables de flujo como la renta, el empleo anual, el ahorro, la inversión, la producción, el consumo, entre otros; no se contabiliza las ganancias o pérdidas de capital territorial que experimenta el modelo de organización de usos, actividades y producción existente; existen casos de territorios cuyo modelo hace referencia al consumo de capital territorial y convierte su patrimonio en flujos de renta y empleo.

Teoría de la Sostenibilidad

La definición del desarrollo sostenible de la Comisión Brudtland (WCED 1987, p.8) dice lo siguiente: “el desarrollo sostenible satisface necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”, entendiéndose esta definición como un constante mejoramiento para el bienestar humano a través del tiempo, sin dejar a un lado el conjunto de los recursos naturales en el momento de resaltar el legado que deja una generación.

Para (Arias, 2008) se refiere a la sostenibilidad como un asunto de equidad en la distribución, el compartir de bienestar entre las personas que viven en el presente con las del futuro, mismas que se encarguen de cuidar el mundo con su capacidad productiva intacta para las personas que vayan a vivir en el futuro, es decir, se hace hincapié en los términos de consumo para lograr vidas valiosas.

Dimensión económica

Se entiende a la dimensión económica como un pilar que tiene la destreza de contribuir en el desarrollo económico mediante la creación de empresas de todo nivel y tamaño. El turismo sostenible busca hallar el equilibrio entre la actividad económica realizada por las empresas del sector turístico y el medio ambiente con su diversidad, mejorando así la calidad de vida de las personas locales; es importante que dentro de la actividad se busque mantener intacto el estado natural de los atractivos culturales y naturales; y no se vean efectos negativos tras la actividad turística, como por ejemplo la contaminación o la aculturación.

Existe una gran complementariedad entre el turismo y la sostenibilidad que se basa en el desarrollo económico de las comunidades en zonas que si no se practica turismo no podrían tener acceso a mejores estándares de vida, para ellos y sus futuras generaciones. Según la OMT en el año del 2006 el sector turístico generó aproximadamente 250 millones de puestos de trabajo, los montos de facturación superan los 510 millones de dólares, siendo el 10% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial (Lalangui, Espinoza, & Pérez, 2017).

El turismo es económicamente viable cuando: existe una repartición equitativa de ganancias, ayuda a la comunidad para reducir la pobreza y mejorar la calidad de vida y reporta beneficios económicos. En cuanto al turismo y la dimensión social, se entiende como la relación de los grupos sociales con el turismo, y la evolución de esta relación; se toma en cuenta a las

actividades realizadas de la población como: el nivel de educación, grupo etario, ocupación y experiencias previas. Se fusiona con los factores económicos para dar una caracterización socioeconómica de la demanda, en los que se analiza los mecanismos de inclusión para realizar turismo (Varisco, Caso en estudio: Mar de Plata: sol, playa y ciudad , 2018).

Dimensión ambiental

La sostenibilidad en términos ecológicos busca una economía circular, que produzca un cierre de los ciclos, muy parecida a la naturaleza, es decir, diseñar sistemas productivos que utilicen recursos y energías renovables, que no produzcan residuos que vuelvan a la naturaleza o que se conviertan en input de otro producto manufacturado.

La economía ecológica conocida como sostenibilidad fuerte tiene un enfoque concentrado en la estructura y características de los sistemas ecológicos de la tierra, las funciones de soporte de la vida o el capital natural; se basa en conceptos de estabilidad y resiliencia, entendiendo a la estabilidad como la capacidad de poblaciones de especies para retornar al equilibrio después de una perturbación, y la resiliencia como la capacidad de medir la propensión del ecosistema para retornar a su estructura principal después de una perturbación; el impacto que ejercen los seres humanos sobre el medio ambiente es distintivo (Lalangi, Espinoza, & Pérez, 2017).

Dimensión social

En esta dimensión social se trata tres tipos de equidad. La equidad intergeneracional que es propuesta en la propia definición de desarrollo sostenible del Informe Brundtland se refiere a los costes de desarrollo económico que deben estar presente en la demanda de generaciones futuras. La equidad intergeneracional implica el incluir a los grupos más desfavorecidos (mujeres, niños y discapacitados) en la toma de decisiones que afecten a lo ecológico, a lo social y a lo económico. Y la tercera forma de equidad es la equidad entre países, necesaria para

cambiar los abusos de poder por parte de los países desarrollados sobre los países subdesarrollados con el fin de buscar la satisfacción de las necesidades esenciales de las personas y dar más importancia a los desfavorecidos que la que han tenido hasta el momento (Artaraz, 2002).

Teoría de Sistemas Turísticos

El turismo tiene como pieza central el turista, esta disciplina se relaciona con varias actividades humanas, por eso su sistema hace un análisis multidisciplinar ya que se basa en las interrelaciones de diferentes sistemas en los que se desarrolla el ser humano como en el sistema económico, social, ambiental, tecnológico y político (BENI, 2000). Según la Teoría General de Sistemas, el turismo es un sistema abierto caracterizado por tener relaciones ambientales, una organización estructural y acciones operacionales que se desenvuelven en un espacio determinado (Gest Destinos, 2007).

Modelo Turístico de Sergio Molina.

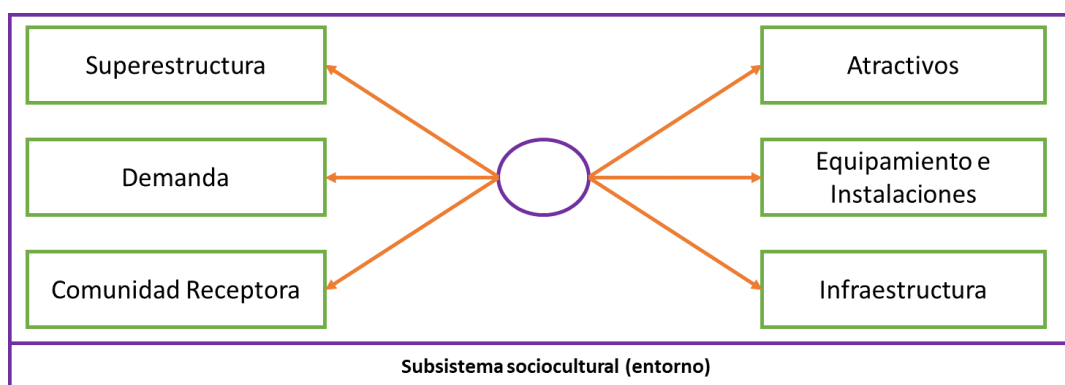
Según Molina el turismo visto como un sistema, está conformado de partes o subsistemas que se relacionan para lograr un objetivo común, este es un sistema abierto, debido a sus relaciones de input y output con el medio ambiente. Estos subsistemas buscan contribuir a la evolución integral de los individuos y grupos, mejorar el crecimiento y desarrollo económico y social y proporcionar al turista descanso y diversión; estos subsistemas son:

- *Superestructura*: organizaciones del sector público y privado; leyes, reglamentos, proyectos.
- *Demanda*: turistas residentes en el país y en el extranjero.
- *Infraestructura*: aeropuertos, carreteras, redes de agua potable, drenaje, etcétera.
- *Atractivos*: naturales y culturales.

- *Equipamiento e instalaciones*: lugares de alojamiento, establecimientos de A&B, piscinas, canchas de tenis y más.
- *Comunidad receptora*: residentes locales directos o indirectamente relacionados con el turismo.

Figura 2

Sistema Turístico de Molina



Nota. El gráfico representa el modelo de sistema turístico de Sergio Molina en 1991. Tomado de *Sistema Turístico. Subsistemas, Dimensiones y Conceptos Transdisciplinarios* (p. 65), por C. Varisco, 2013, NulanFCEyS.

Turismo alternativo

La OMT define al turismo como un fenómeno social, cultural y económico, en el que las personas se desplazan a países o lugares fuera de su entorno habitual por distintos motivos como de tipo personal, profesional o de negocios; a estas personas se les denomina viajeros que pueden ser turistas o excursionistas, residentes o no residentes. En base al Código Ético Mundial para el Turismo, éste es considerado como el conjunto de actividades que promueven el descanso, la diversión, el deporte, el acceso a la cultura y a la naturaleza, provocando un

desarrollo individual y colectivo del ser humano; como consecuencia se sustenta la autoeducación, tolerancia y aprendizaje entre pueblos sobre economía, cultura, ambiente y sociedad (Andrade, Quiñonez, & Tapia, 2018).

El turismo alternativo son todas aquellas actividades de esparcimiento en las que el turista tiene contacto con la naturaleza y las culturas del lugar a visitar, con la actitud y compromiso de conocer, respetar, disfrutar y participar en la conservación de recursos naturales y culturales; se puede decir que este tipo de turismo tiene sus bases en el turismo tradicional y en el desarrollo sostenible y sustentable, y se contrapone al turismo de masas convencional, lo que permite generar una propuesta para el desarrollo local de una población (Fajardo, Rojas, & Ortega, 2010).

Según Mowfoth (1993) el turismo alternativo se diferencia del turismo de masa porque este es disperso y bajo en densidad, se maneja a baja escala, participa en un espacio local y familiar en pequeños negocios; el volumen de mercado es bajo y no tiene un mercado dominante, su segmento es allocéntrico-mediocéntrico, reúne actividades en naturaleza y actividades culturales y no tiene una estación dominante; en el aspecto económico el turismo alternativo genera dominio de los sectores complementarios y retención de los beneficios por las actividades que se realiza (Casillas, Moreno, & Oviedo, 1995).

Según la SECTUR (2004) se puede clasificar al turismo alternativo según el tipo de interés, las actividades que realiza el turista y la búsqueda de contacto con la naturaleza se reconocen así al ecoturismo, turismo de aventura y turismo rural.

El ecoturismo es el turismo alternativo que se realiza en áreas naturales, que tiene planificación turística ambiental integral y la responsabilidad recae en el turista, son los viajes

que tiene como fin realizar actividades recreativas en las que se puede apreciar y conocer de la naturaleza mediante el contacto con la misma.

El turismo de aventura es aquel que está dirigido hacia el turista que busca encontrar y mejorar su condición física, reducir la tensión y por ende mejorar su estado emocional y físico; su experiencia se centra entre la naturaleza y el turista, estos viajes tienen el fin de realizar actividades recreativas relacionadas con desafíos impuestos por la naturaleza.

El turismo rural es el tipo de turismo alternativo que más se apega al lado social, busca realizar actividades recreativas que permitan obtener experiencias al conocer las formas de vivir de comunidades que cohabitan en un ambiente rural y valorar su identidad cultural, en donde el turista forma parte de cada una de las actividades que realiza la comunidad ya sea en la parte social, cultural y productiva cotidiana (SECTUR, 2004).

Cicloturismo

El cicloturismo está definido como “el ciclismo que se realiza por motivos de ocio, en períodos de tiempo menores a 24 horas entre un lugar del origen y un lugar de destino” (Moral, 2016). Las características que definen a esta modalidad según varios autores son:

- Desplazamiento distante del lugar de residencia.
- El recorrido está entre uno y varios días.
- No tiene carácter competitivo.
- La principal motivación es el viaje.
- Está dentro de un contexto activo y deportivo.
- Es una manera en que las personas disfrutan del ocio y el entretenimiento.

Desde la óptica general del capital territorial, existen modelos desarrollados en torno al cicloturismo, se ha dividido en sectores para determinar ciertos factores influyentes en esta

modalidad, como el sistema de transporte (Lumsdon, L., 2000), el impacto medioambiental o climático (Zia Wadud., 2014 & Brandenburg, C., 2007), el impacto económico (Zovko, I., 2013) y el impacto sobre la salud que tiene la actividad del ciclismo (Wang, G., et al., 2005).

El cicloturismo es un claro ejemplo del turismo alternativo y turismo sostenible, donde el viajero puede disfrutar del paisaje o el deseo de vivir una experiencia única en contacto con la naturaleza y el entorno; al combinar la realización de una actividad deportiva con el ocio. En Europa, por ejemplo, ha tomado un papel muy importante el cicloturismo ya que, gracias a la popularidad de esta tendencia en las instituciones públicas, las empresas están mostrando un mayor interés por su desarrollo con el objetivo principal de convertir al cicloturismo en una alternativa de desarrollo sostenible para las distintas regiones y áreas geográficas (Moral, 2016).

Modalidades de cicloturismo.

El cicloturismo se basa en visitas recreativas, con o sin pernoctaciones, durante al menos un día fuera de casa, los principales motivos de viaje son: conocer nuevos paisajes, vivir nuevas aventuras y hacer actividad física. De acuerdo con Sustrans se diferencian tres tipos de cicloturismo: vacaciones ciclísticas, la mayor concentración se enfoca en el ciclismo (*cycling holidays*), ciclismo en vacaciones, la actividad ciclista es una actividad más como parte de todas las actividades en las vacaciones (*holiday cycling*), y excursiones ciclísticas de un día, claramente como su nombre nos indica (*cycling day visit*) (Sustrans, 2017).

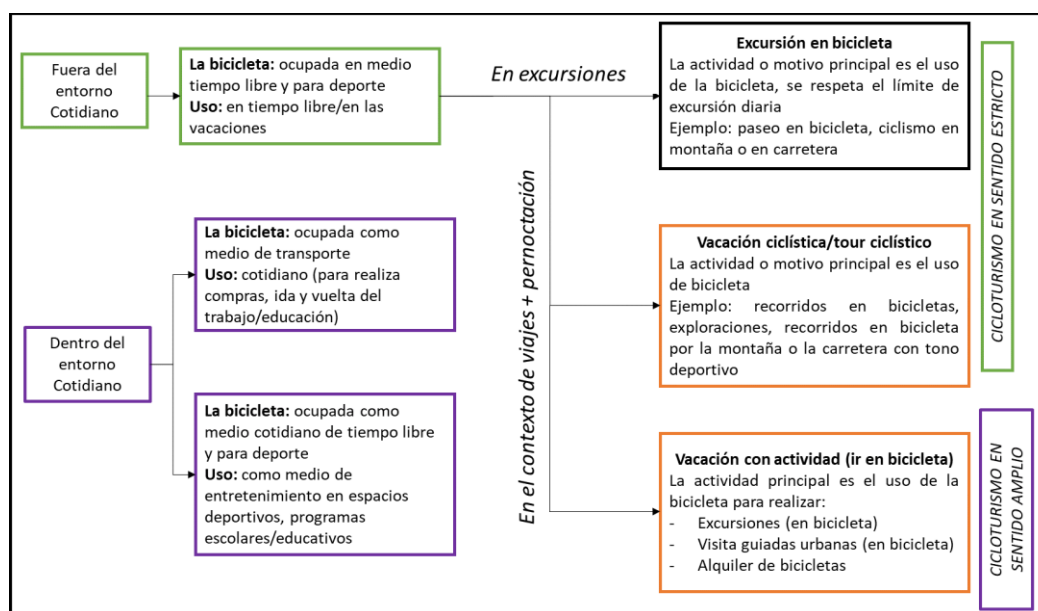
El cicloturismo puede ser asociado con el turismo de cruceros de acuerdo con la siguiente analogía: el medio de transporte constituye una experiencia o un atractivo turístico; también se relaciona con el turismo de peregrinación y suele ser clasificado en la categoría de turismo deportivo. Bajo estos condicionantes, el cicloturismo es considerado como un modelo

turístico a potenciar, que reduce la huella ecológica y promueve de una manera directa el contacto con las comunidades locales y el patrimonio natural y cultural (Con Alforjas, 2018).

Es importante mencionar cómo funciona el cicloturismo dentro de un espacio territorial, esta actividad se puede realizar dentro del entorno cotidiano y fuera del mismo como se representa en la siguiente figura.

Figura 3

Uso de la bicicleta dentro y fuera del entorno cotidiano



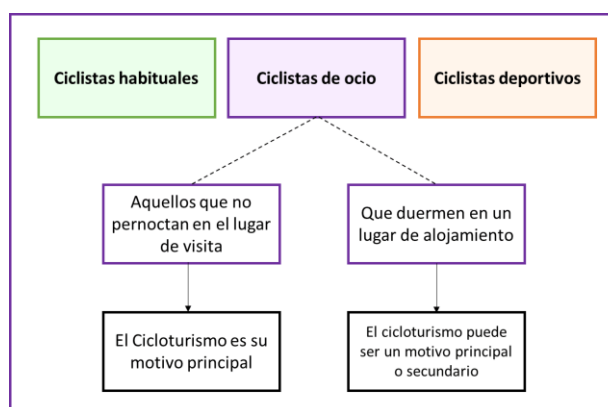
Nota. La gráfica representa el uso de la bicicleta en dos entornos, dentro y fuera del entorno cotidiano. Tomado de *Caso de estudio: Perfil y motivación del cliente alemán en tours de ciclismo de carretera* (p. 16), por M. Sippel, 2010, Universidad de Girona.

El cicloturismo tiene varios matices de turismo cultural, ecoturismo, turismo rural, turismo urbano, turismo activo y en el turismo deportivo, ya que recopila algunas características de cada una de las modalidades mencionas, brindando al turista experiencias nuevas de acuerdo con sus fines.

Un cicloturista recorre distancias visitando atractivos en un tiempo menor a 24 horas (excursión), mayor a 24 horas y con una duración de varios días, con pernoctación o sin pernoctación; el lugar del alojamiento es variable, ya que depende del tipo de cicloturista que se presenta en la siguiente imagen.

Figura 4

Tipos de cicloturistas



Nota. La gráfica representa una pequeña clasificación de los tipos de turistas según la modalidad de cicloturismo. Tomado de *Proyecto: Bien Público Cicloturismo Autoguiado en Meso Región Lagos & Volcanes* (p. 26), por Gobierno de Chile, 2016, CORFO.

MARCO REFERENCIAL

Para el autor Francisco Fernández, con su investigación: “Flujos turísticos, capital territorial y el uso de la bicicleta. Andalucía como modelo de destino emergente en cicloturismo” permite entender claramente el aporte que brinda esta modalidad de turismo en el capital cognitivo local, el capital social, la heterogeneidad cultural y la capacidad institucional de un determinado territorio, basado en la teoría del capital territorial con enfoque en el desarrollo sostenible; propone un estudio complementario en cuatro dimensiones: la conectividad ciclística y ecológica, la creación de imagen y marca, la adaptación a los flujos turísticos existentes y la

valorización del capital territorial en su conjunto. Los resultados de esta investigación muestran una asociación estadística de los recursos vinculados a la infraestructura de Andalucía, sus atractivos y su población, concluyendo que, gracias a sus recursos territoriales, Andalucía se encuentra ubicada en una muy buena posición que genera una ventaja competitiva para el desarrollo del cicloturismo; y recomienda hacer énfasis en la planificación en torno a la bicicleta y al turismo sostenible (Fernández, 2015).

De acuerdo con María Moral en su paper: “El desarrollo del cicloturismo como una modalidad turístico sostenible” expone que el uso de la bicicleta como medio de transporte o para practicar algún deporte ha incrementado significativamente en Europa en los últimos años. Su investigación busca que se reconozca la contribución que representa el cicloturismo en la implementación de un turismo sostenible en los destinos. Moral identifica políticas públicas en Europa y particularmente en España como factor importante para la implementación de esta modalidad y, en base a los resultados de su investigación llega a la conclusión de que se recomienda impulsar el cicloturismo en la Unión Europea con la creación de servicios turísticos aptos para cicloturistas, de esta manera se diversifica la oferta y la sostenibilidad turística (Moral, 2016).

Para Juan Requejo en su investigación: “Clases de capital territorial y desarrollo sostenible” explica que el enfoque de desarrollo sostenible es una necesidad objetiva que responde a problemas y retos de la actualidad; propone el análisis y programación del desarrollo sostenible en base al capital territorial en sus cinco clases de capital: natural, físico-construido, humano, social y de imagen; el plan consiste en identificar la forma más adecuada para actuar en beneficio del capital territorial sobre los procesos, al estimular la formación de determinadas formas de capital o reducir las causas de pérdidas de capital no deseables (Requejo, 2015).

Chin-Fu Chen & Wen-Chieh Cheng en su paper “Sustainability SI: Exploring Heterogeneity in Cycle Tourists’ Preferences for an Integrated Bike-Rail Transport Service” considera al cicloturismo como un nicho muy importante dentro del mercado turístico relacionado al desarrollo sostenible, mismo que necesita ser analizado desde diferentes puntos, como por ejemplo las consecuencias que puede generar esta actividad, es decir, una consecuencia es la posibilidad de incrementar automóviles para el transporte de bicicletas, por lo que en su artículo los autores se concentran en el transporte integrado de bicicletas y trenes para el servicio a cicloturistas, toman como referencia los segmentos de mercados de cicloturistas, su nivel de especialización y disposición de pago; así determinaron características del servicio de transporte y concluyeron que los turistas que practican esta modalidad se preocupan por el precio, ubicación de almacenamiento de bicicletas y la frecuencia del servicio (Chen & Cheng, 2014).

Otra referencia de investigación sobre cicloturismo es: “Impact of the Danube cycling route on the development of cycling tourism in Serbia” realizado por (Vujko, Plavska, & Ostojic, 2013), el objetivo de este trabajo fue demostrar el impacto que una ruta ciclística puede tener en el desarrollo del turismo, a través del análisis LONGPESTEL; como resultado de esta investigación se concluyó que la montaña Frucka Gora tiene un gran potencial que contribuye al desarrollo del cicloturismo y que la Ruta del Danubio puede ser la columna vertebral de este aporte; se evalúa las condiciones externas del territorio que son favorables para el desarrollo de esta actividad como los atractivos naturales y culturales que complementan la estadía de los turistas.

MARCO CONCEPTUAL

Bicicleta

Es un medio de transporte con dos ruedas y dos pedales que permite transmitir el movimiento a la rueda de atrás en base al funcionamiento de una cadena, un piñón y un plato (Navarro, y otros, 2009).

Capital de imagen

Se entiende como el reconocimiento del valor asociado a la identidad, la sociedad determina este reconocimiento en función de sus atributos como espacio dotado de atractivos y como valor emocional positivo asociado a la marca territorial; es decir que el valor del capital de imagen reside en la sociedad. Puede ser la propia sociedad residente en el territorio, en forma de sentimiento de pertenencia y de identidad grupal, o bien como marca territorial reconocible por otros territorios y que aporta valor a todo lo relacionado con el territorio de origen: turismo, productos alimentarios, aceptación positiva, entre otros (Requejo, 2015).

Capital físico-construido

Es el conjunto de bienes que la humanidad ha ido acumulando en un territorio, comprende infraestructuras básicas, edificaciones residenciales, equipamientos públicos, instalaciones productivas y de cualquier otro tipo, así como los equipos de producción, servicios públicos y consumo asociados a un territorio; las transformaciones históricas del medio también incluyen en esta clasificación, tales como el patrimonio cultural tangible, restos arqueológicos o acondicionamientos del medio agrícola para la producción (Requejo, 2015).

Capital humano

El capital humano representa la capacidad que tiene una población para afrontar los procesos productivos y la adquisición de mayores niveles de bienestar y calidad de vida; se

manifiesta en forma de aptitudes, conocimientos, capacidades laborales y buena salud que en conjunto permite que las poblaciones generen distintas estrategias para alcanzar sus objetivos. El capital humano dentro de los hogares es un factor determinante en la cantidad y calidad de la mano de obra disponible, obviamente varía de acuerdo con el tamaño de la unidad familiar, los niveles de formación, el potencial de liderazgo, el estatus sanitario y más factores (Requejo, 2015).

Capital natural

El capital natural es el medio ambiente y se define como el stock de bienes que provienen del medio ambiente, como el suelo, los microbios y la fauna, la atmósfera, los bosques, el agua, los humedales, mismos que proveen de un flujo de bienes y servicios (Fernández, 2015). Esta clase de capital territorial concentra su esfuerzo inversor de los planes de desarrollo y la atención de los planes de ordenación del territorio, es considerado como el objeto básico de los planes urbanísticos.

Capital social

Corresponde a la capacidad de una sociedad para dar respuesta eficaz a sus necesidades y desarrollar sus anhelos, se diferencia del capital humano, porque el capital humano es la suma de las capacidades de los componentes de una población y el capital social hace referencia a la capacidad como organización social para adaptarse a las realidades cambiantes; es decir es la capacidad de adaptarse y de autoorganizarse.

Cicloturista

Es aquella persona que utiliza la bicicleta como medio de transporte para movilizarse de un atractivo a otro, es decir, aquel ciclista que hace turismo en bicicleta, sin ningún afán competitivo, en el que disfruta del tiempo y el recorrido (COFIDIS, 2018).

Ciclovía

La ciclovía es una red de vías exclusiva para la circulación de bicicletas entre un lugar de origen y un lugar de destino (INVIAS, 2008).

Turista alocéntrico

Un turista alocéntrico es aquel turista que realiza sus viajes motivado por visitar áreas no turísticas, vivir nuevas experiencias, explorar alrededores y conocer a los habitantes de cada territorio a visitar, elige diferentes destinos y busca un alto nivel de actividad en ellos (OMT, 2006).

Turista mediocéntrico

Es aquel turista que viaja a lugares conocidos y desconocidos, participa en actividades de todo tipo y también ocupan servicios de todo tipo, aunque en la mayoría de las veces eligen hoteles y restaurantes conocidos para su alojamiento y alimentación (InterMark S.A., 2009).

Vías verdes

Son definidas como caminos no motorizados acondicionados para el paseo en bicicleta o a pie (Aycart, 2010).

MARCO LEGAL

La parte legal de la investigación se enmarca en documentos de entidades reguladoras de actividades turísticas y leyes que permiten el desarrollo de las mismas en el ámbito de su competencia, como por ejemplo la Constitución de la República del Ecuador, la ley de turismo, ley de salud, ley orgánica de Transporte y el Plan de Desarrollo Nacional 2017-2021.

Constitución de la República del Ecuador

La Constitución de la República del Ecuador, reformada en el 2008, en estado vigente y con su última modificación el 13 de julio del 2011, es la ley fundamental por la que se rige el gobierno ecuatoriano, ésta menciona artículos correspondientes a la recreación, salud, transporte y seguridad; temas importantes dentro de la investigación y que se detalla a continuación:

Art.3.- Son deberes primordiales del Estado:

- a. Garantizar a sus habitantes el goce de derechos establecidos por la constitución y los instrumentos internacionales sin ninguna discriminación, principalmente de la educación, salud, alimentación, seguridad social y agua.

Los artículos 15, 24, 32 y 39 mencionan que el Estado será uno de los principales promotores para el uso de tecnología ambientalmente limpia y energías no contaminables; el gozo al derecho de la recreación, esparcimiento, práctica del deporte y al tiempo libre; garantiza los derechos fundamentales de los ecuatorianos y derechos pegados al buen vivir; y también promueve una cultura de emprendimiento en los/las jóvenes para fomentar el trabajo en el país.

En los artículos 262 y 264, la Constitución de la República del Ecuador redacta las competencias exclusivas de los GADs en cuanto a planificación, regulación y control de tránsito y transporte regional y cantonal para el desarrollo de cada jurisdicción.

Por otra parte los artículos 381, 384 y 393 señalan que el Estado garantiza el derecho al tiempo libre de las personas y las colectividades, la ampliación de las condiciones físicas, sociales y ambientales; la promoción de actividades de esparcimiento, descanso y desarrollo de la personalidad; y la seguridad humana en base a políticas y acciones integradas, asegurando la convivencia pacífica entre las personas, promoviendo la cultura de paz y

previniendo la violencia, discriminación y comisión de infracción y delitos; los encargados serán los especializados en diferentes niveles del gobierno (Asamblea Nacional Constituyente de Ecuador , 2008).

Ley Orgánica de Salud

Es importante mencionar algunas de las obligaciones que tienen las personas con el estado acerca de la salud, ya que algunas enfermedades de transmisión afectan a la sociedad en donde se generan actividades recreativas, de interacción social, de descanso y ocio; en el caso del COVID-19, es necesario tomar en cuenta los protocolos de prevención, control y seguridad para la salud de los turistas.

En lo que respecta a las enfermedades transmisibles, el Ecuador tiene leyes que velan por la seguridad tanto de los turistas como la de los prestadores de servicios de entretenimiento y ocio, con el fin de prevenir y evitar la propagación internacional de enfermedades transmisibles, mediante protocolos de bioseguridad, reporte de casos sospechosos y la exigencia para el cumplimiento de las normas entregadas por las autoridades de salud del gobierno y el Reglamento Sanitario Internacional, específicamente en el capítulo II de la Ley Orgánica de Salud del Ecuador en los artículos 61, 62 y 66.

Esta ley también habla sobre normas acerca de la calidad del aire y de la contaminación, información que reconoce al cicloturismo como una actividad eco amigable de menor impacto. En el capítulo III, artículo 113, se dice que toda actividad laboral, productiva, industrial, comercial, recreativas y de diversión; las viviendas y otras instalaciones, medios de transporte; tiene el deber de cumplir con lo dispuesto en las normas y reglamentos establecidas en la prevención y control, con el fin de evitar la contaminación por ruido, que afecte a la salud humana (Asamblea Nacional del Ecuador, 2006).

Ley de Turismo

La ley de turismo en Ecuador tiene como fin, establecer un marco legal que sirva de base para promocionar, desarrollar y regular el sector turístico, pues en esta ley se redacta algunas de las competencias que tiene el Estado para aportar al desarrollo del turismo, y también especifica derechos y obligaciones que tienen los involucrados en esta industria, tanto prestadores de servicios como usuarios; esta información que se detalla en relación al turismo alternativo, el cual es objeto de estudio en esta investigación.

En el art. 2 el Ecuador reconoce que el turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas al desplazamiento de personas hacia lugares diferentes de donde residen habitualmente; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos. Este artículo se complementa con el art. 3 y 4 en los que se habla sobre los principios de la actividad turística en la que se ven involucrados el sector privado (pilar primordial del turismo por su inversión, generación de empleo y promoción), el sector público (quienes impulsan y apoyan el desarrollo turístico); además, es importante tomar en cuenta la infraestructura de un destino turístico, la conservación de los recursos y la participación de la comunidad.

También se toma en cuenta a quienes ejercen las actividades, se aclara a los prestadores de servicios en el capítulo II, art. 5 cuáles son las actividades turísticas reconocidas por la ley de turismo, es decir, todas las personas naturales o jurídicas que se dedican a la prestación remuneradas de modo habitual a una o más de las siguientes: trasportación, dedicada al turismo principalmente; transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito (Asamblea Nacional del Ecuador, 2002).

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial existen un marco legal que debe ser atendido por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, peatones, conductores y ciclistas; ya que su participación determina un mejor ambiente para el desarrollo de la modalidad de cicloturismo en el cantón Tulcán; por ello se toma en cuenta los siguientes artículos:

Art. 87.- Del ámbito del tránsito y seguridad vial, dice que los peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de vehículos que transitan por las vías se rigen a esta ley de transporte y tránsito.

En la sección 3 de la ley de transporte terrestre: de los ciclistas y sus derechos.

Art. 204.- Los derechos de los ciclistas son:

- a) Circular por todas las vías públicas del país con respeto y seguridad, menos en aquellas infraestructuras en las cuales su seguridad corra riesgo como, por ejemplo: túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas.
- b) Disponer de vías de circulación privilegiadas para ciclistas como por ejemplo ciclo vías o espacios similares en ciudades en carreteras.
- c) Disponer de adecuaciones para parqueo de bicicletas en terminales terrestres, estaciones de bus o espacios similares donde sea necesario un parqueo de bicicletas, en el cual el servicio sea gratuito y éstos estén libres de obstáculos para el ciclista.
- d) Derecho preferente de circulación en desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones que no tengan señalización y ciclovías.

- e) Pueden transportar sus bicicletas en vehículos de transporte público de tipo cantonal e interprovincial sin costo adicional, para esto los transportistas deben dotar sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior.
- f) Tener días para la circulación de bicicletas en el área urbana, donde se determinen recorridos que favorezcan e impulse el desarrollo de los ciclopaseos (Públicas, 2014).

Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021

En el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 busca un Ecuador de equidad y justicia social, en el que exista igualdad de oportunidades, enfocado hacia una economía social y solidaria, una economía involucrada en el ámbito ecológico, que toma en cuenta el conocimiento y talento humano para generar empleo, mayor productividad y la democratización de medios de producción y riqueza; en estos temas se ve involucrado el turismo de manera directa con los ejes de sostenibilidad, por ello, se ha tomado en cuenta los siguientes objetivos de este plan, acorde al objeto de estudio de esta investigación:

Sobre los derechos para todos durante toda la vida y en uno de sus ítems se busca priorizar la mano de obra local y creación de fuentes de empleo, el emprendimiento; como estrategia se toma en cuenta al turismo comunitario responsable; es decir, el turismo como parte del desarrollo local en el Ecuador, al contrastarlo con el caso de estudio, el cicloturismo involucra directamente a la comunidad receptora porque son quienes generan la diferencia de la experiencia mientras dure la estadía del turista; si toda la comunidad trabaja en equipo para que el cicloturismo pueda desarrollarse en una localidad se obtendrán resultados positivos reflejados en la parte económica y social de la localidad.

De acuerdo al objetivo 6 del Plan Nacional de Desarrollo busca el desarrollo de las capacidades productivas y del entorno para lograr la soberanía alimentaria y el buen vivir rural;

menciona que el turismo es una actividad generadora de trabajo que brinda oportunidad de encadenamiento y emprendimiento, aumenta los ingresos de las familias y se considera como un elemento para reactivar las economías locales, evitando la migración y reducción la pobreza, es decir, genera un cambio inclusivo de la matriz productiva detente.

En base al objetivo 9 del Plan Nacional de Desarrollo se habla sobre la soberanía, inserción estratégica y proyección internacional, plantea que el turismo en relación con el posicionamiento del país en el mundo es la base de la economía nacional, busca que haya más acciones de emprendimiento para fomentar esta actividad donde haya corresponsabilidad de todos los actores tanto del sector público como del privado. Por lo tanto, se considera que en toda actividad turística es importante el papel que juega la empresa privada para ofrecer servicios turísticos y la entidad gubernamental para permitir el desarrollo, control y regularización de las actividades turísticas mediante el posicionamiento y potencialización del Ecuador como un país megadiverso, al mejorar la oferta turística nacional y las industrias culturales, busca generar un turismo receptivo que se convierta en fuente de divisas y empleo, protegiendo al patrimonio natural y cultural (Consejo Nacional de Planificación, 2017).

Plan de ciclovías emergentes para la ciudad de Tulcán

El plan de ciclovías emergentes para la ciudad de Tulcán es un punto clave dentro de la investigación debido a que en este se detallan características importantes de las vías para que sean aptas para los ciclistas, también se menciona las normas a seguir como peatones, conductores de vehículos motorizados y quienes van en bicicletas para evitar accidentes y resguardar el distanciamiento social debido al COVID y la infraestructura de las mismas, específicamente en Tulcán las ciclovías existentes por el momento son de tipo compartidas.

Además, este manual establece los requisitos mínimos para la circulación de los usuarios como el buen estado de la bicicleta, el uso del casco, la mascarilla, el chaleco o luz reflectiva, señales horizontales y verticales respecto a la ley de tránsito y la circulación individual y distanciamiento de 1,5m en paralelo y 2.9 en fila (GAD Municipal de Tulcán, 2020).

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

Desarrollo Metodológico

La metodología aplicada en la presente investigación permite contrastar los resultados de la investigación con los objetivos de esta, a través de técnicas e instrumentos que faciliten la recopilación de datos.

Enfoque de investigación: Mixto

La presente investigación utiliza la metodología mixta, la cual está compuesta por una parte cuantitativa y cualitativa para hacer análisis y presentar resultados. Esta investigación se basa en el estudio de datos cuantificables, obtenidos de información estadística del último Censo 2010 en Ecuador, realizado por medio de observaciones, mediciones y encuestas. La metodología cuantitativa se caracteriza por analizar datos estadísticos, identificación de variables y patrones constantes, los cuales permiten el testeado de hipótesis (Díaz Narváez, 2014).

De igual manera, en este trabajo de titulación se reconoce la metodología cualitativa porque trata temas que no pueden ser cuantificados o trasladados a números, estos datos se obtienen a partir de la observación directa, entrevistas, investigación y análisis; para ellos se aplica procedimientos interpretativos y analíticos con el fin de cubrir todas las dimensiones del estudio (Díaz & Nuñez, 2015).

Tipología de la investigación

Según el nivel de conocimiento: Aplicada

La investigación aplicada guarda relación con la investigación básica, pues depende de las teorías y descubrimientos previamente comprobados por otras personas, se enriquece de

ellos y trasciende, pues busca su aplicación y utilización práctica de los conocimientos. De igual manera, en este documento se analiza la teoría del capital territorial para generar un desarrollo sostenible de a través de la participación de todos los stakeholders, específicamente desde el turismo estudiado en base a la teoría de sistemas con el modelo de sistema turístico de Sergio Molina.

Según su alcance: Descriptivo

La investigación es de carácter descriptivo ya que plasma la realidad que vive el Cantón Tulcán en base al cicloturismo, su crisis económica debido a varios factores internos y externos del cantón, y el impacto que ha causado la pandemia del COVID-19 en el mundo, afectando al sector del turismo y por ende al desarrollo de cada ciudad. Se interpreta todos los datos sobre la situación actual de Tulcán y se propone una solución para mejorar el desarrollo de Tulcán a través del turismo (Universia Costa Rica, 2017).

Instrumentos de recolección de información: Varios

En la presente investigación se utilizará algunos instrumentos de recolección de información, basados en el tipo de investigación que más aporte a cumplir con los objetivos de este estudio; dentro del enfoque cualitativo está la base de datos y la entrevista; y dentro del enfoque cuantitativo se encuentra la encuesta que aportará con datos importantes sobre la demanda de cicloturismo en Tulcán y las estrategias por las cuales se puede defender el desarrollo del cicloturismo para beneficio de la población tulcanense (Universia Costa Rica, 2017).

1.1.1.1. Base de datos.

Para utilizar el método de investigación histórico – lógico se utilizará la herramienta de la base de datos, misma que permitirá recopilar toda la información necesaria para cumplir con los

objetivos de la investigación, que aporte a reconocer estrategias para el desarrollo del cantón Tulcán.

1.1.1.2. Entrevista.

A través de las entrevistas a agentes internos o externos de la investigación pero que tengan conocimientos directos del tema, se busca obtener información viable para lograr los objetivos de esta investigación. La entrevista va dirigida a representantes del GAD cantonal, GAD parroquial, de la prefectura del Carchi, operadores turísticos, habitantes del cantón, ciclistas y cicloturistas.

1.1.1.3. Ficha de observación.

La ficha de observación permitirá analizar la situación de las vías en el cantón, la cantidad de servicios turísticos que existen en las rutas y las dificultades que existen en la ruta, con el fin de considerar alternativas para que los cicloturistas puedan realizar distintos recorridos en el cantón (Ministerio de Educación de Panamá, 2002).

1.1.1.4. Encuesta.

En la presente investigación se necesitará la encuesta para obtener datos que permitan evaluar la situación actual de Tulcán y proponer de una manera correcta al cicloturismo como una actividad dentro del turismo que colabore al desarrollo de la localidad (Bioestadístico, 2013).

1.1.1.5. FODA.

La herramienta analítica del FODA permitirá analizar los factores internos y externos que se ven modificados en la realidad del cantón al proponer la actividad del cicloturismo como una modalidad del turismo dentro de la diversificación de esta para contribuir al desarrollo de Tulcán.

Procedimiento para la recolección de datos: Varios

Toda aquella información recopilada es utilizada para beneficio de esta investigación, desde la base de datos como herramienta para el método histórico lógico, hasta elaboración del FODA y la aplicación de encuestas y entrevistas que permitan realizar un buen diagnóstico de la investigación en el cantón Tulcán respecto al cicloturismo.

Método analítico – sintético

Se utiliza el método analítico – sintético en el marco teórico para fundamentar la investigación en base autores y libros que puedan dar peso a los resultados del estudio; dentro del diseño metodológico es útil en la elección de los métodos más adecuados para obtener información aprovechable; en el diagnóstico sirve para aplicar las encuestas entrevistas y FODA de tal manera que sean evaluadas para generar una propuesta de valor en concordancia a los objetivos de la investigación.

Método histórico – lógico

El método histórico - lógico se emplea en el marco teórico ya que se necesita información de la evolución del turismo, el ciclismo y la correlación de estos dos términos, el cicloturismo como modalidad turística; así mismo los impactos de esta actividad en la actualidad y cuáles son los beneficios de esta.

Método inductivo – deductivo

El método inductivo es aplicable en el diseño de la investigación ya que en este capítulo se observa, estudia y se conoce las características genéricas o comunes del objeto de estudio para que se vean reflejadas en la realidad que vive la localidad; además que permite determinar características específicas basadas en las proposiciones leyes o teorías formuladas con

anterioridad dando paso a ser utilizado este método en el capítulo de análisis de datos y por ende generar conclusiones para la propuesta de la investigación.

Cobertura de las unidades de análisis: Muestra

De acuerdo con la proyección hecha en el 2010 en base al censo realizado en todo el Ecuador, la provincia del Carchi en el 2019, específicamente en el cantón Tulcán existen 101.234 habitantes (INEC,2010). En cuanto a turismo, en Ecuador 2018 se registraron 1'471.968 llegadas extranjeras, sin contar a venezolanos (INEC, 2019). Según el boletín de estadísticas turísticas 2011-2015, en el cantón Tulcán se registraron 236.188 entradas de extranjeros por principales jefaturas de migración según MESES en el 2015, los meses en los que se registraron la mayor cantidad de entradas son junio y julio (Boletín de Estadísticas Turísticas 2011-2015, 2015). Ya que en el país no existe un registro de las personas que practican ciclismo se aplica la fórmula de población infinita para determinar la muestra en base al objeto de investigación acerca del cicloturismo.

$$n = \frac{z^2 s^2}{e^2}$$

En donde:

Z= 1,88 nivel de aceptación con un $\alpha = 0,05$ a dos colas

s^2 = nivel de desviación. $(0.5)^2$ en vista que es una encuesta dirigida

e = nivel de error (6%)

Por lo tanto, al ser reemplazados los valores en la fórmula se obtiene el siguiente resultado.

$$n = \frac{(1.88)^2 * (0.5)^2}{(0.06)^2} \qquad n = \frac{0.8190}{0,0036} \qquad n = 228$$

Se determina que la muestra para realizar las encuestas es de 228.

Procedimiento para el tratamiento y análisis de información: Síntesis

De acuerdo al análisis de la información sobre la población y muestra, se determina que las encuestas serán realizadas a 228 personas del cantón Tulcán, de cantones cercanos y potenciales turistas internacionales que realizan cicloturismo, a quienes les agrada el turismo y personas que tienen curiosidad sobre la modalidad de cicloturismo en el cantón Tulcán, con el fin de ocupar los resultados para generar una propuesta de la modalidad de cicloturismo en Tulcán adaptada a las necesidades de su población.

Diagnóstico de la zona de estudio***Diagnóstico macro de la zona de estudio*****Factor geográfico.**

El cantón Tulcán se encuentra en el sector septentrional del callejón interandino de Ecuador, al norte de la provincia del Carchi, provincia a la que pertenece y de la cual es la capital, cuenta con diez parroquias: Tobar Donoso, El Chical, Maldonado, Tufiño, Urbina, Tulcán, El Carmelo, Julio Andrade, Piote, Santa Martha de Cuba.

Actualmente Tulcán limita al norte con la República de Colombia, al sur con los cantones Huaca, Montúfar, Espejo y Mira, al este con la provincia de Sucumbíos y al oeste con la provincia de Esmeraldas; cuenta con una extensión de 1.817,82 km², representando el 0,71% del área total de Ecuador y el 48,48% del total de la provincia del Carchi; su rango altitudinal va desde los 100 a los 4.735 msnm (GAD Municipal de Tulcán, 2011).

Figura 5

Mapa Político del Cantón Tulcán



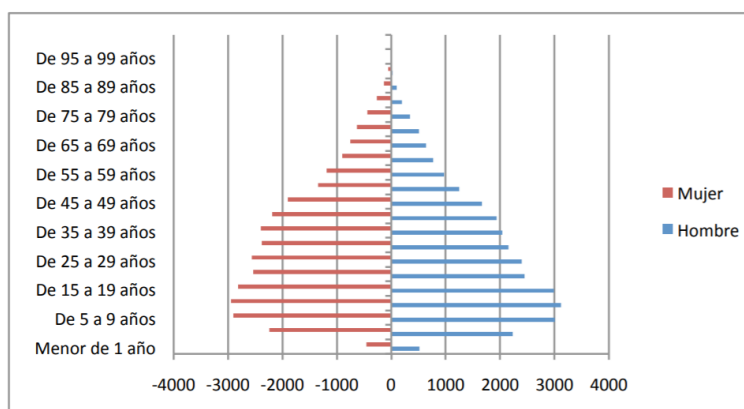
Nota. La gráfica representa la ubicación del cantón Tulcán dividida en sus nueve parroquias rurales. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Tulcán y sus nueve Parroquias Rurales 2011 – 2031* (p. 71), por L. I. Meza., M. G. Meza, 2011, GAD Municipal de Tulcán.

Factor demográfico.

La cabecera cantonal de Tulcán cuenta con 60.403 habitantes de acuerdo al censo del 2020, que representa el 69,83% de la población de la provincia del Carchi; existe una disminución de niños y jóvenes en relación con el bajo índice de natalidad que presenta el cantón; su población es mayormente femenina, al igual que la tendencia en todo el país.

Figura 6

Estructura de la población por edad y sexo de la cabecera cantonal de Tulcán, según censo 2010

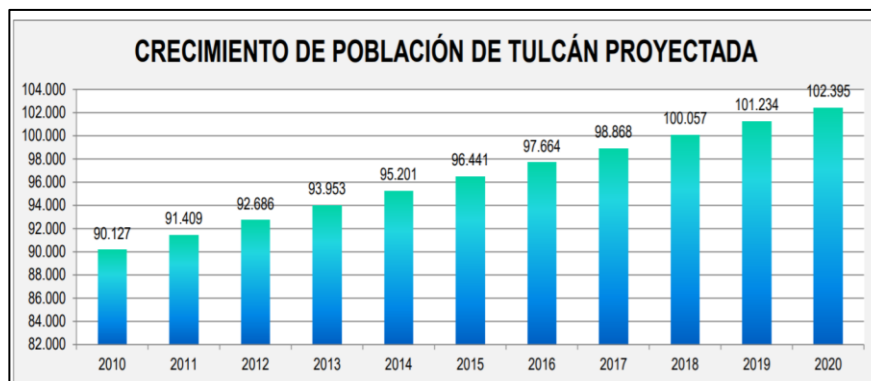


Nota. La gráfica representa la edad y el sexo del cantón Tulcán hasta el 2010. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Tulcán y sus nueve Parroquias Rurales 2011 – 2031* (p. 466), por F. Paliz, 2011, GAD Municipal de Tulcán & Pontificia Universidad Católica.

Respecto a la población presente en el área urbana y rural, 53.558 habitantes, es decir, el 88,66% del total de la población se encuentra en la parte urbana y 6.845 habitantes, que es el 11,34% de la población se encuentra en la parte rural (GAD Municipal de Tulcán, 2011).

Figura 7

Crecimiento de la población proyectada al 2020



Nota. La gráfica representa una proyección estadística de la población en el 2020, realizada en el último censo del 2010. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán – Actualización 2015* (p. 60), por ETPE-GADMT, 2014, GAD Municipal de Tulcán.

Factor político/legal.

Ecuador cuenta con un gobierno democrático, conformado por cinco poderes: el ejecutivo, legislativo, judicial, electoral, y de transparencia y control social; su Asamblea Nacional cuenta con 137 asambleístas, 23 ministerios y 9 secretarías de estado enfocada a diversos factores, como por ejemplo el Ministerio de Turismo, encargado del turismo en Ecuador, lidera cada una de las actividades turísticas en los roles de regulación, planificación, gestión, promoción, difusión y control (Foros Ecuador, 2016).

Ecuador maneja una estructura funcional para la organización territorial en todo el país, conformada por instituciones llamadas GADs, divididas por región, provincia, cantón y parroquia, estas instituciones están reguladas por la Constitución de la República del Ecuador, específicamente en los artículos del 238 al 241 y por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD); el fin de estas instituciones actuar de manera autónoma, política, administrativa y financiera, en base a la descentralización y principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad, interterritorial, integración y participación ciudadana (CEPAL, 2017).

El gobierno ecuatoriano impulsa la creación de negocios de tipo turísticos a través de la accesibilidad a préstamos que faciliten el capital de cada negocio para entrar al mercado y, por ende, generar flujos económicos en el país. Pero como en todos los países también existe gran disconformidad de los ciudadanos ecuatorianos respecto a la administración pública lo cual conlleva a una inestabilidad social y dificulta el funcionamiento de ciertos establecimientos.

Lastimosamente Ecuador a través de los años y en cada mandato de sus gobiernos se ha registrado varios casos de corrupción que generan mala imagen como país frente al mundo y frente a posibles inversionistas que deseen trabajar en el estado ecuatoriano, con el tiempo los gobiernos intentan mejorar este aspecto, pero muchas veces estas intenciones se han visto complicadas por el gran número de casos registrados en diferentes áreas del campo laboral público en relación con el sector privado.

En lo que respecta al ámbito legal la provincia del Carchi desde abril cuenta con un manual para ciclistas que sirve de guía para los usuarios que desean realizar turismo en bicicleta en áreas urbanas o rurales, como lo tienen otros cantones del Ecuador, por ejemplo: Cuenca, Quito y Guayaquil, en dichas ciudades el desarrollo de esta modalidad ha avanzado más desde el año 2008 con la implementación de ciclorrutas para ciclopaseos o para cicloturismo (Alcaldía de Cuenca, 2018).

Factor ecológico.

Tulcán cuenta con varios ecosistemas: bosque siempre verde montano alto, bosque de polylepis, bosque natural, bosque intervenido; esta cobertura vegetal está distribuida en páramos, vegetación natural, vegetación antropogénica y otros (cuerpos de agua, áreas urbanas, crecimiento urbano y suelo desnudo). En resumen, el total del suelo en porcentajes corresponde: el 33,63% a ecosistemas, el 11,29% a páramos, 29,15% a vegetación natural, el 25,25% a vegetación antropogénica y el 0,69% a otros.

Según la cartografía de cobertura vegetal y uso de suelo, las parroquias de Chical, Maldonado y Tobar Donoso son aquellas en donde se encuentran presente diferentes tipos de bosques y en la zona oriental hacia la cordillera de la virgen negra se encuentran las parroquias

de El Carmelo y Julio Andrade; el ecosistema páramo se encuentra principalmente en Tufiño, que pertenece al 11,29% de la Reserva Ecológica de El Ángel y a la comuna La Esperanza (GAD Municipal de Tulcán, 2015).

Factor tecnológico.

La provincia del Carchi en los últimos años ha trabajado en mejorar el uso e implementación de tecnología, para el año 2014 el MINTEL, dotó de equipos tecnológicos y conectividad a 222 centros educativos; además algunas entidades adscritas al MINTEL ofrecen servicios de primera calidad en cuanto a telecomunicaciones y Tecnologías de la Información y la Comunicación (Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información, 2014).

En Tulcán se registra la presencia de las empresas que ofrecen servicios de telecomunicaciones a través telefonía móvil con disponibilidad de cobertura tipo UMTS y tecnología HSPA (para todos los operadores) con Internet banda ancha, internet móvil y telefonía fija y televisión por cable, algunas de las empresas que se pueden nombrar son: CNT, Soluciones Avanzadas Informáticas y Telecomunicaciones (SAITEL), MOVITECH, TVCABLE, Grupo TV Cable - Servicios de Telecomunicaciones Setel S.A., Movistar, Claro, CNT; y también Tulcán cuenta con la empresa NORTVISION que ofrece el servicio de televisión local y algunas estaciones de radio FM y AM, tales como: Armonía FM, JC Radio, La Nueva, La oz de los Lagos, Platinum FM, Radio América Estéreo (Agencia de Regulación y Control de las Telecomunicaciones, 2020).

Factor económico.

Hasta el 2010 el cantón Tulcán contaba con 86.498 habitantes de los cuales 37.380 representa a la Población Económicamente Activa (PEA), es decir, el 43,21% de la población

total, de las cuales el 73,59% se concentra en Tulcán a comparación de las demás parroquias rurales, menos Julio Andrade.

Figura 8

Población Económicamente Activa

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA PARROQUIAS				
Parroquia	2001		2010	
	Total	%	Total	%
Tulcán, Cabecera Cantonal Y Capital Provincial	22.113,00	72,76	27.509,00	73,59
Julio Andrade (Orejuela)	3.274,00	10,77	3.846,00	10,29
El Carmelo (El Pun)	971,00	3,19	1.057,00	2,83
Urbina (Taya)	869,00	2,86	786,00	2,10
El Chical	797,00	2,62	1.134,00	3,03
Santa Martha De Cuba	700,00	2,30	914,00	2,45
Tufiño	623,00	2,05	889,00	2,38
Maldonado	455,00	1,50	612,00	1,64
Pioter	294,00	0,97	270,00	0,72
Tobar Donoso (La Bocana De Camumbi)	297,00	0,98	363,00	0,97
TOTAL:	30.393,00	100,00	37.380,00	100,00

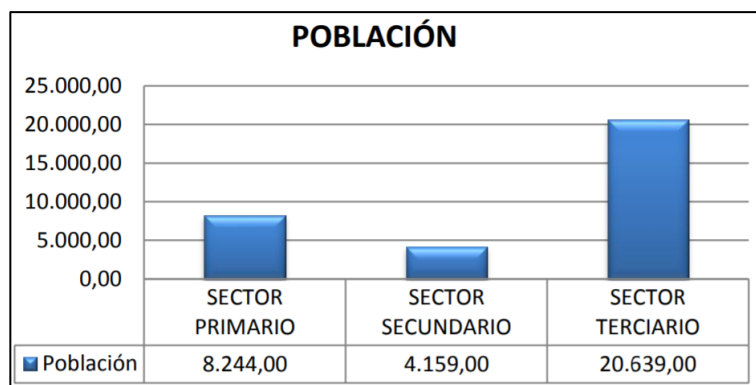
Nota. La gráfica es una representación de la población económicamente activa en datos estadísticos desde el 2001 hasta el 2010. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán – Actualización 2015* (p. 90), por Sistema de Información Nacional, 2014, GAD Municipal de Tulcán.

La mayor parte de los establecimientos del cantón como en todo el Ecuador se dedican a la actividad comercial, le siguen los servicios y en menor medida la manufactura; la actividad comercial sobresale a la zona fronteriza con la venta al por menor de víveres y prendas de vestir; la industria es menos diversa y con menor producción de valor agregado (fabricación de textiles, productos de panadería, productos metálicos destinados a estructuras, fabricación de muebles a menor escala, productos lácteos); los servicios emplean a 3,65% de la población, a comparación del 27,92% del comercio, es una cantidad baja, destacando a las actividades de alojamientos y restaurantes; el empleo de hombres y mujeres tienen una participación similar, 52,1% hombres

y 47,9% mujeres, en los que las mujeres se destacan en el ámbito de gerencia o propiedad de establecimientos y emprendimientos (GAD Municipal de Tulcán, 2015).

Figura 9

Población Sectores Económicos

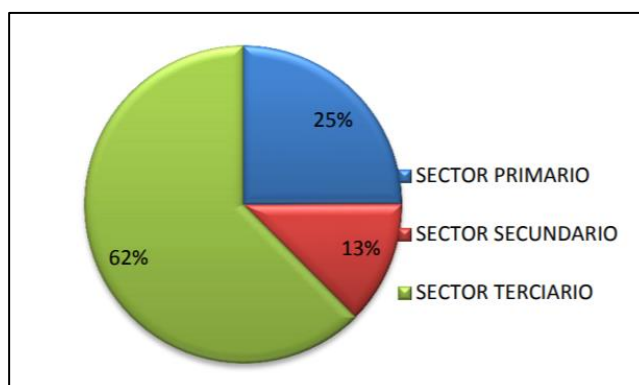


Nota. La gráfica es una representación de la población Tulcaneña dividida por sectores económicos en el 2010. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán – Actualización 2015* (p. 91), por Sistema de Información Nacional, 2014, GAD Municipal de Tulcán.

Existe una mayor participación de la población Tulcaneña en el sector terciario, correspondiente a las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes con un 62,46%, en el que participan los subsectores de comercio, transportes, comunicaciones, centros de llamadas, finanzas, turismo y hospitalidad (operan agencias de viajes, hostales, hoteles, moteles, A&B, cafeterías, restaurantes, discotecas, centros turísticos de recreación), cultura, espectáculos, administración pública y servicios públicos; es importante mencionar que el comercio, transporte, turismo, hotelería y servicios públicos son las actividades que tienen mayor demanda, debido a la falta de industria (GAD Municipal de Tulcán, 2015).

Figura 10

Porcentaje Sectores Económicos



Nota. La gráfica es una representación porcentual de la población Tulcaneña dividida por sectores económicos en el 2010. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán – Actualización 2015* (p. 92), por Equipo Técnico Planeación Estratégica, 2015, GAD Municipal de Tulcán.

Las actividades principales que mueven la economía del cantón Tulcán de acuerdo con el censo 2010 son: agricultura, silvicultura, caza y pesca (se destacan los productos de: arveja seca, arveja tierna, café, fréjol seco, fréjol tierno, maíz duro seco, maíz suave choclo, maíz suave seco y papa); comercio al por mayor y menor; trabajo en el sector público y actividades de transporte y almacenamiento.

Factor sociocultural.

La educación dentro del cantón está analizada en base a datos estadísticos del INEC (2010), que toma en cuenta la tasa de asistencia por nivel de educación: básica, secundaria y bachillerato, en el que la mayoría de la población concluye su educación básica y el 22,20% que inició la educación básica termina la educación superior (GAD Municipal de Tulcán, 2015).

Figura 11*Descripción de variable de educación*

Tasa de asistencia por nivel de educación	Escolaridad de la población	Analfabetismo	Cobertura y Equipamiento	Entidad responsable de la gestión
Básica 94% Primaria 94,15% Secundaria 72,61% Bachillerato 64,16 % Superior 22,20%	8 y 9 años	5,47%	84,01%	Ministerio de Educación

Nota. La gráfica representa la situación educacional de Tulcán de acuerdo con el censo del 2010.

Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán – Actualización 2015* (p. 66), por GAD Municipal de Tulcán, INEC 2010.

La cabecera cantonal de Tulcán cuenta con los servicios básicos de la siguiente manera: alcantarillado en un 64%, agua potable el 68%, energía eléctrica 71%, red vial 50,5% y aceras y bordillos 50,3%. El espacio público constituido por: parque, plazas, vías, aceras y otros elementos no privados, se encuentran dispersos y desarticulados, por poco uso de la población, lo que ha causado el deterioro de los mismo.

Tulcán cuenta con la valiosa presencia de la nacionalidad Awá en las parroquias de Tobar Donoso y El Chical, las comunidades que ahí viven son: Tarabita, Gualpí Alto, Medio Bajo, Ojala, Sabalera, Baboso, Ishpi, San Marcos, Gauré, La Guaña, Pailón, Río Tigre; el territorio Awá pertenece a la biorregión del choco, por lo que recibe el apoyo de protección, conservación y desarrollo de proyecto que tengan las personas Awá en su visión y que sean necesarias y urgentes; este pueblo sufre amenazas de diferentes fuentes, como los son las empresas madereras, Palmi-culturas, mineras y cooperativas de colonos que se aprovechan de algunas actividades de estas comunidades, además del conflicto social y armado producido por comunidades limítrofes, que afecta al desarrollo de los Awá.

Existe un clima de inseguridad en todo el cantón por acciones de narcotráfico, guerrilla y secuestro, que en la actualidad son controladas por las Fuerzas Armadas de Ecuador y Colombia, por ello la presencia de militares en puntos estratégicos de todo el cantón para seguridad de la población.

Figura 12

Priorización de potencialidades y problemas sistema socio cultural

Socio Cultural		
VARIABLES	POTENCIALIDADES	PROBLEMAS
Demografía	Alto porcentaje de población joven Económicamente Activa y joven en el cantón.	Migración alta hacia las grandes ciudades por demanda de educación y trabajo.
Educación	Presencia de Instituciones del Gobierno Central que tiene la competencia de la Educación.	No se planifica la educación en base a la realidad territorial.
Salud	Existen unidades médicas equipadas.	Carencia de médicos especialistas en las unidades médicas y hospital: subcentros de salud de parroquias no prestan la atención adecuada.
Acceso y uso de espacio público	Participación en cogestión con la autoridad local.	Insuficientes espacios públicos que requiere la población.
Organización y tejido social	Pueblo tradicionalmente mingüero.	Desarticulación de los actores sociales y poco interés en la participación de la ciudadanía.
Grupos étnicos	Presencia de la cultura pasto en el territorio y de la nacionalidad Awá.	Población relegada y con altos niveles de necesidades básicas insatisfechas.
Cohesión social	Alto nivel de identificación con el territorio.	Desorganización ciudadana para la participación.
Patrimonio cultural	Abundante legado cultural.	Inculturación, pérdida de identidad cultural.
Movimiento migratorios y vectores de movilidad humana	Factores favorables para la integración.	Alto riesgo de ingreso de ciudadanos no deseables al interior del Ecuador.

Nota. La gráfica representa el resumen de la situación sociocultural que comúnmente vive Tulcán. Tomada de *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán – Actualización 2015* (p. 89), por GAD Municipal de Tulcán, 2015, GAD Municipal de Tulcán.

Ciclismo en Tulcán.

Gracias a los paisajes, su gente y geografía, Ecuador se ha convertido un lugar para coronar a grandes campeones en el ciclismo, principalmente el ciclismo en ruta que es un ícono de la disciplina deportiva cuya Vuelta Ciclista al Ecuador en un evento nacional de gran acogida y ha permitido que gente que ha pasado necesidades económicas cambie su presente y futuro.

Desde 1996 se han organizado 32 ediciones con algunos años de interrupción, en las que se muchos ciclistas gracias a su esfuerzo han superado la pobreza y solventado necesidades (Ministerio del Deporte, 2013).

El uso de la bicicleta en Carchi es visiblemente común, se puede observar en las calles más hombres en bicicletas que mujeres, varias personas utilizan este medio de transporte para trasladarse del campo a la ciudad, para entrenar en las carreteras de la provincia, para visitar otros lugares con el fin de turismo y para ir al trabajo o tomar clases. En la actualidad muchas de las personas que deseaban realizar un viaje en bicicleta ha disminuido por el confinamiento debido a la pandemia del COVID-19, pero con el tiempo los ciclistas y cicloturistas han ido mejorando sus medidas de seguridad personal para continuar con sus viajes y entrenamientos, además que la bicicleta ha tomado más protagonismo como medio de transporte por las nuevas medidas implementadas por el gobierno en cuanto a la circulación de vehículos privados y públicos (El Comercio, 2020).

Aún el uso de la bicicleta como medio de transporte en el Cantón Tulcán está tomando protagonismo, por el momento el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Tulcán sigue diseñando campañas de concienciación y promoción del uso de la bicicleta en las que se toman como puntos importantes la elaboración de un plan de seguridad, la disminución del riesgo de contagio del coronavirus, difusión del manual y protocolo para usuarios en las ciclovías, mejoramiento de la calidad del aire y el respectivo alejamiento social por el COVID-19.

Los recorridos de las ciclovías urbanas actuales van desde el Obelisco hasta el Coliseo 19 de Noviembre con una longitud de 12km, el tramo UNIANDES que va desde la Vivienda Popular hasta el redondel del Minguero que en total es 1 km de distancia, el tramo UPEC va desde la Av. Universitaria hasta la Universidad Estatal con una distancia de 700 metros, el tramo SECAP va

desde la panamericana entre SECAP hasta el redondel el Minguero, el tramo Ciudadela Parque Artesanal va desde la ciudadela Parque artesanal hasta el redondel del Minguero, el tramo Cementerio va desde la Av. San Francisco hasta la calle Sucre, el tramo Norte 1 va desde la calle Pablo Neruda hasta la calle Guatemala y se adiciona 2.8 km de circuito y finalmente el tramo Norte 2 que va desde la calle Las Animas hasta la Guatemala y aporta 1.4km del eje longitudinal (GAD Municipal de Tulcán, 2020).

Diagnóstico micro de la zona de Estudio

Turismo en Tulcán

Modelo de Sistema Turístico Según Sergio Molina.

El análisis del entorno interno de Tulcán se realiza en base al modelo de Sergio Molina sobre el sistema turístico en relación con la teoría del capital territorial en el Cantón Tulcán, de aquí parte la siguiente información:

- *Superestructura:* GAD cantonal, GAD provincial y sus proyectos para el desarrollo de cicloturismo en algunos sectores de Tulcán, grupos privados de ciclismo “Motivate”, “Chinchines” entre otros. Por el momento solo en la parroquia del Carmelo, cantón Tulcán se oferta el producto de cicloturismo en ruta dentro de proyectos que los promueve el GAD cantonal en conjunto con el MINTUR.
- *Demanda:* muchos de los residentes del cantón practican ciclismo, algunos tulcanenses practican ciclismo de montaña y de ruta, lo hacen por salud, recreación o deporte; de acuerdo a la entrevista realizada a Andrea Baquero, existe la potencialidad de cicloturistas a nivel internacional siempre y cuando se promocionen los destinos con la información respectiva para este tipo de turistas, además que en Ecuador existen bastantes cicloturistas que practican esta modalidad en grupo (Baquero, 2019). En

Quito, por ejemplo, el mercado de cicloturistas europeos entre los 40 y 60 años, son quienes emprenden viajes a Sudamérica para realizar cicloturismo, en las modalidades de ciclismo de ruta y de montaña (Baquero, 2019).

- *Infraestructura:* el aeropuerto más cercano al Cantón Tulcán es el de Quito en Ecuador (Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre) y el de Pasto en Colombia (Aeropuerto Antonio Nariño), las carreteras están en buen estado para la actividad de cicloturismo. Existen 5 peajes entre Quito y Tulcán que brindan el servicio de ambulancia o de grúas para diferentes imprevistos en las carreteras, en las vías de Tulcán, existe una vía de primer orden conocida como la troncal E35 que forma parte de la carretera panamericana, en la ciudad vías de segundo orden y en las conexiones con las parroquias existen vías de tercer orden; existe señalización para ciclistas en la mayor parte de Tulcán y se ha designado una parte de las vías para que los ciclistas puedan circular con mayor seguridad, es decir existen ciclovías compartidas. Los servicios básicos del cantón están en buenas condiciones para que los habitantes y los turistas hagan uso de estos, recordando el plan de ahorro en agua que existe en el cantón, este consta en cortar el servicio por la noche para cuidar al medio ambiente; el cantón cuenta con servicio de agua potable, luz eléctrica, líneas telefónicas e internet.
- *Atractivos:* según la metodología de clasificación de atractivos del MINTUR, en el Cantón Tulcán se encuentran atractivos de las dos categorías generales; sitios naturales y manifestaciones culturales (Montenegro, 2013). Ejemplos de atractivos turísticos en Tulcán: Cementerio Municipal José María Azaél (Cementerio del Jardín Topiario), Parque de la Independencia, Parque Ayora, Parque la Concordia, Plazoleta San Francisco, Parque Bolivia, Parque El Ocho, Parque de la Integración la “Y”, Parque de las Bolas, Complejo

Deportivo Cuatro Esquinas, Canchas 19 de noviembre, Parque Infantil San Carlos, Complejo Turístico El Carrizal, Eco-Parque, Mercado San Miguel, Mercado Popular, Bulevar de la Juventud, Teatro Lemaire, Iglesia Catedral de Tulcán, Iglesia San Francisco, Iglesia Inmaculada, Casa de la Cultura Carchi, Museo Arqueológico de Arte Moderno y Contemporáneo Tulcán, Museo Arqueológico Carlos Emilio Grijalva, Volcán Chiles, Páramo Frailejones, Lagunas Verdes, Termas Aguas Hediondas, Piscinas Tres Chorros, entre más.

- *Equipamiento e instalaciones:* lugares de alojamiento de 3 y 4 estrellas (MINTUR, 2016), lugares de A&B tradicionales y de 1, 2 y 3 tenedores (MINTUR, 2018), piscinas en complejos turísticos, canchas de fútbol, baloncesto, pista de bicigrós, de motogrós, canchas de tenis, de patinaje y más deportes. En Tulcán operan alrededor de más de 10 agencias de viajes, existen guías turísticos que se encuentran en sitios específicos como el cementerio de Tulcán y algunos guías más que trabajan para agencias de viajes que ofrecen recorridos turísticos por el cantón.
- *Comunidad receptora:* residentes tulcanenses y demás carchenses que trabajan en el sector del turismo, tiendas artesanales; en esta modalidad de turismo también actúan los negocios dedicados a la venta de bicicletas, repuestos de las mismas y accesorios para los ciclistas; de manera indirecta están los negocios como tiendas, supermercados, servicios de parqueaderos, diferentes actividades recreacionales, farmacias, terminales terrestres y aéreas, peajes y todo lo que ocupen los turistas.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE DATOS

Entrevistas

Las siguientes entrevistas fueron realizadas a expertos en turismo que conocen sobre cicloturismo, deportistas, residentes, servidores del cantón Tulcán y turistas, para conocer más sobre la situación actual en relación el objeto de estudio.

Entrevista a servidores

Se platicó con Cristian Tatamuez, conductor de camionetas inter parroquiales, quien supo comentar que los precios de este servicio de transporte para ciclistas esta entre \$1 a \$5 por persona, dependiendo de la distancia, también informó que existen 28 conductores que ayudan a los ciclistas en las vías si hay alguna emergencia y que en los últimos se está recuperando el turismo en Tulcán, pero de manera gradual (Tatamuez, 2020).

Marco Buitrón, residente de la parroquia de Tufiño, dueño de un restaurante de comida típica, ayudó con información sobre el impacto de los turistas en la parroquia, supo mencionar que se está recuperando un 60% de esta actividad económica, los principales consumidores en su restaurante son ciclistas y manifestó algunas características de la parroquia que pueden ser determinantes para elaborar un proyecto de cicloturismo desde Tulcán hasta Tufiño.

Específicamente Tufiño cuenta con un centro de salud para casos de emergencia, una UPC, un control militar a 5 km de la parroquia y la presencia de la aduana debido a conflictos por contrabando ocasionados por la pandemia, no cuenta con talleres para reparación de bicicletas, no existe problemas de seguridad por motivos de la guerrilla colombiana, los balnearios de la localidad siguen cerrados al público por medidas de seguridad y no existen establecimientos de

alojamiento, lo que lleva a que los turistas decidan no alejarse más de su lugar de alojamiento, que en este caso comúnmente está en Tulcán (Buitrón, 2020).

Entrevista a Residente

Segundo Tarapues, residente de la parroquia de Tufiño afirma que el turismo en la parroquia se ha visto afectado por la pandemia, que la mayor cantidad de turistas y excursionistas que visitaban la parroquia eran ciclistas y ellos movía la economía de la localidad, por el momento se han tomado medidas de bioseguridad e incluso los negocios de alimentos y bebidas han decidido vender sus productos desde sus hogares y que ha poco se está recuperando el turismo en la parroquia, con las visitas al páramo, las aguas hediondas, las lagunas verdes y al mercado principal donde se puede degustar de la trucha frita y el famoso postre de miel con quesillo (Tarapues, 2020).

Entrevista a Turistas

Los entrevistados fueron Cristian Martínez y su hijo con el mismo nombre, quienes realizaron la ruta Tulcán hasta Tufiño en bicicleta el día sábado 9 de octubre del 2020, afirman que la ruta es muy bonita y segura porque transitan pocos vehículos, que tiene un valor adicional porque en esa ruta entrenaron grandes deportistas; recomiendan la ruta para personas que realicen poca actividad física y para expertos debido a las características físicas, mencionaron que no existen servicios higiénicos en la ruta pero que tampoco es necesaria debido a que la distancia tan solo es de 18km y el tiempo en recorrerla no amerita ocupar los servicios higiénicos (Martínez, 2020).

Tabla 3

Matriz de entrevista a expertos en cicloturismo

ENTREVISTADO	Mario Villegas	Andrea Baquero	Denisse Maroto
Descripción	Ciclista profesional	Ciclista, fundadora de un proyecto de cicloturismo en Pichincha, gerente de "Bicicletas Fulgur".	Presidenta de la Fundación AndarEq, experta en Turismo inclusivo y participante de varios proyectos de ciclopaseos en Guayaquil.
¿Qué es para usted el cicloturismo?	El cicloturismo es una actividad deportiva donde se disfruta de sitios turísticos, rutas, entornos, se puede percibir variedad de climas y existe una conexión entre la condición física del individuo y la bicicleta.	Es una manera de viajar en bicicleta en donde el enfoque radica en el transcurso del viaje y mas no en el destino final de viaje.	Es una actividad recreativa donde se combina la actividad deportiva y el turismo.
¿Cuáles son los elementos principales del cicloturismo?	<ul style="list-style-type: none"> • Destinos turísticos: objetivo llegar a ciertos lugares atractivos. • Equipo: mantener una bicicleta montañera en óptimas condiciones. • Equipo técnico: personal capacitado para prevenir cualquier riesgo en la parte mecánica de la bicicleta. • Logística: un lugar seguro y accesible para todas las personas tanto en la accesibilidad de repuestos como en alimentación, hidratación, señalización, entre otros. • Seguridad: personal capacitado tanto en seguridad privada como en salud por cualquier inconveniente que se presente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atractivos turísticos: lugares atractivos para las personas • Rutas: dependiendo del cicloturista pueden existir preferencias tanto en asfalto o en caminos rurales. <ul style="list-style-type: none"> • Logística: hospedaje con ayuda de instrumentos tecnológicos como aplicaciones, señalización en las carreteras y lugares técnicos accesibles para solucionar cualquier inconveniente presentado. • Bicicleta: las bicicletas más recomendadas son aquellas que se puede encontrar los repuestos en cualquier parte de Sudamérica. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cicloturista: persona que contrata el servicio <ul style="list-style-type: none"> • Entorno: área natural, seguridad vial, comunidad que forma parte del turismo.

ENTREVISTADO	Mario Villegas	Andrea Baquero	Denisse Maroto
¿Cree usted que el cicloturismo aporta de una manera significativa a la industria del turismo en Ecuador?	El aporte es mínimo ya que es un deporte segmentado debido que las personas deben tener una óptima preparación física y deben tener un gusto hacia el deporte de aventura, pero puede llegar a ser potencial si se difunde y se realiza mayor publicidad al deporte en la sociedad ya que los paisajes presentes en el Ecuador son atractivos ya sean para ciudadanos nacionales como extranjeros.	Si ya que el Ecuador es una potencia en turismo ya que ofrece los mejores paisajes e impulsa a la economía de las comunidades allegadas al turismo; por ende, el país es reconocido a nivel nacional e internacional.	Por el momento no aporta de una gran manera al turismo por falta de conocimiento, es una industria en vías de desarrollo y tampoco hay empresas que ofrezcan dichos servicios ciclo turísticos.
¿Cree usted que existe gran potencial para el cicloturismo en el país?	En el Ecuador si existe un gran potencial debido a que es un país con variedad de paisajes y con rutas óptimas para impulsar el cicloturismo.	Si ya que todavía el cicloturismo no está implementado en su totalidad, necesita tener mucho más apoyo y colaboración de la ciudadanía.	Es una propuesta que toca desarrollar ya que no tiene gran acogida a nivel nacional, existen oportunidades, pero es necesario de una mayor difusión y reconocimientos de rutas.
¿Cuáles son las barreras que usted cree existen para poder realizar cicloturismo?	Las barreras son mínimas para las personas que les gusta del ciclismo ya que existen rutas accesibles para diferentes condiciones físicas de las personas.	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad personal: evitar cualquier atentado con los bienes de los cicloturistas. • Seguridad vial: evitar accidentes en las vías con una adecuada señalización en las carreteras. • Educación vial: respeto del conductor hacia el ciclista. • Logística para cicloturistas o mochileros: lugares adecuados y herramientas necesarias para la buena convivencia de los cicloturistas y la comunidad. 	No hay personas directamente comprometidas con el cicloturismo; es decir, las personas que se dedican al cicloturismo forman grupos y organizan sus propios destinos, no existen organizaciones o entidades que planteen rutas para impulsar dicho deporte.
En la provincia del Carchi, en la ciudad de Tulcán el clima es un poco variado, principalmente frío, ¿cree usted que esta es una de las barreras que impediría realizar cicloturismo en la zona?	En la provincia del Carchi existen desniveles en los cuales las personas pueden disfrutar de la actividad física y no existen trabas al momento de realizar dicha actividad, el frío no sería un inconveniente, pero el inconveniente más próximo sería realizar el cicloturismo en la ciudad, ya que por la afluencia de vehículos y el tráfico presentado no permitiría la libre circulación del deportista.	No sería ningún inconveniente el clima ya que en distintos lugares de Sudamérica hay climas mucho más complicados y solo es cuestión de marketing promocionando al turismo y en específico el cicloturismo ya que el clima es otro factor que motiva al deportista superar las adversidades que se le presenta.	El clima no es un limitante, incluso en países extranjeros existen climas aún más fríos y las personas practican el cicloturismo.

ENTREVISTADO	Mario Villegas	Andrea Baquero	Denisse Maroto
<p>¿El cicloturismo necesita de servicios complementarios de manera obligatoria o se pueden encontrar soluciones alternas para solucionar distintas necesidades?</p>	<p>En el Ecuador si se pueden encontrar servicios de ayuda para el cicloturista ya que las necesidades presentadas se pueden satisfacer en cualquier lugar debido a la cercanía de los pueblos.</p>	<p>Se pueden presentar soluciones alternas al cicloturista ya que es un deporte de aventura que le da un reto mayor al ciclista para poder solucionar inconvenientes en el transcurso de su viaje y la adrenalina de la situación es lo que hace que el deporte sea más emocionante.</p>	<p>Si son necesarios servicios complementarios y tiene que hacerse cargo la empresa de cicloturismo para que mantenga la seguridad del grupo, implemente lugares de alojamiento, nuevas rutas, alimentación y una correcta hidratación para los deportistas.</p>
<p>¿Tal vez con su experiencia podría definir el perfil más común de un cicloturista y quizá para quienes no sería recomendado este tipo de turismo?</p>	<p>El perfil del ciclista son todas las personas en óptimas condiciones físicas y, si se tuviese que delimitar un rango de edad podrían ser las personas desde los 16 años hasta las personas de 70 años por experiencia del entrevistado.</p>	<p>Por lo general son personas que les guste la aventura y específicamente no existe un rango de edad para practicar el cicloturismo.</p>	<p>No existe un perfil determinado, pero las personas deben tener una buena condición física y la edad más adecuada sería de 25 años a 40 años por la situación económica.</p>
<p>¿Quiénes cree usted son los principales beneficiados en el cicloturismo?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Por el lado del cicloturista: es la persona que conoce y se enriquece de la parte cultural, histórica y gastronómica de los lugares donde visita. • Por el lado de las partes involucradas: los mayores beneficiados son las comunidades ya que se fomenta el turismo y la economía de las mismas; por otro lado, se benefician los negocios hoteleros, restaurantes, entre otros promotores turísticos presentados en las comunidades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comunidades • Establecimientos de comida <ul style="list-style-type: none"> • Hoteles • Cicloturistas 	<ul style="list-style-type: none"> • Comunidades • Personas

ENTREVISTADO	Mario Villegas	Andrea Baquero	Denisse Maroto
<p>¿Cuál sería su mejor consejo para trabajar en proyectos de cicloturismo?</p>	<p>La implementación de nuevas rutas turísticas que sean accesibles y atractivas y, así mismo, la planeación y ejecución de protocolos de seguridad para salvaguardar la integridad del deportista.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Procurar mantener una excelente calidad en las bicicletas • Brindar momentos únicos e inolvidables al viajero • Transparencia en la información: información clara y concisa de lo ofrecido al ciclista para evitar cualquier inconveniente o alguna contradicción entre lo que se ofrece y lo que se brinda. 	<p>El tema de seguridad es el tema más importante ya que dentro de la ciudad si no existe una ciclorruta adecuada pueden existir accidentes de tránsito y también pueden existir robos hacia los turistas; de igual manera, se recomienda mantener grupos informados para evitar cualquier percance y estar unidos, también se fomentaría el cicloturismo en colegios y universidades para que sea mucho más atrayente y sea sustentable con el paso del tiempo.</p>

Nota. La tabla que se muestra en esta página es una recopilación en forma de resumen sobre información obtenida a través de un formulario de entrevista propuesto con el fin de obtener datos específicos que aporte conocimientos al estudio de cicloturismo en el cantón Tulcán.

Elaboración propia.

Fichas de observación

Se realizaron las fichas de observación de dos tramos en una de las vías del Cantón Tulcán, se eligió el recorrido que va desde Tulcán (en la Av. Julio Robles, cerca de la Unidad Educativa Tulcán) hasta las Lagunas Verdes, a través de la vía secundaria E182, como se mencionó antes las fichas fueron tomadas en dos secciones, el primer tramo va desde Tulcán hacia Tufiño (17 km) y el segundo tramo desde Tufiño hacia las Lagunas Verdes del Volcán Chiles (13 km), es decir, un recorrido de 30 km en el que aproximadamente con una velocidad de 20km a 40km se logra culminarlo entre 2 a 5 horas en circuito, esto para personas que realizan actividad física de 3 a 5 veces por semana, para personas que entrenan ciclismo o que tienen una vida más activa el tiempo es menor.

Los datos relevantes que arrojaron las fichas de observación fueron que, el primer tramo puede ser recorrido por personas con baja y alta actividad física que les guste montar bicicleta, se deben tomar mayores precauciones con niños menores de 5 años y adultos de la tercera edad. El segundo tramo requiere mayor esfuerzo físico debido a que se va de subida 12 km y medio, los últimos 500 m son de bajada hasta las Lagunas Verdes, no existen caseríos en la vía, la misma que es más estrecha por lo que se recomienda tener mayor cuidado, pero aun así existe poco tránsito de vehículos, favoreciendo la actividad del cicloturismo.

Se recomienda guardar siempre las medidas de distanciamiento social, uso de la mascarilla adecuado, equipos de protección para ciclistas, hidratación y constante uso de protector solar.

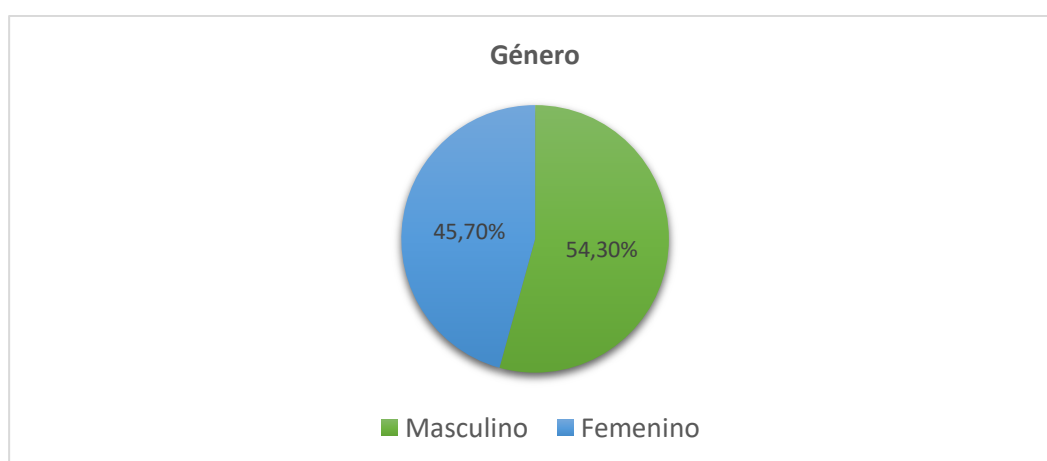
Encuestas

Se realizó las encuestas a 228 personas del cantón Tulcán y provincias cercanas, incluyendo departamentos cercanos de Colombia, al ser una provincia fronteriza con dicho país, a continuación; los resultados obtenidos de este instrumento de investigación son los siguientes:

Género

Figura 13

Género de los encuestados



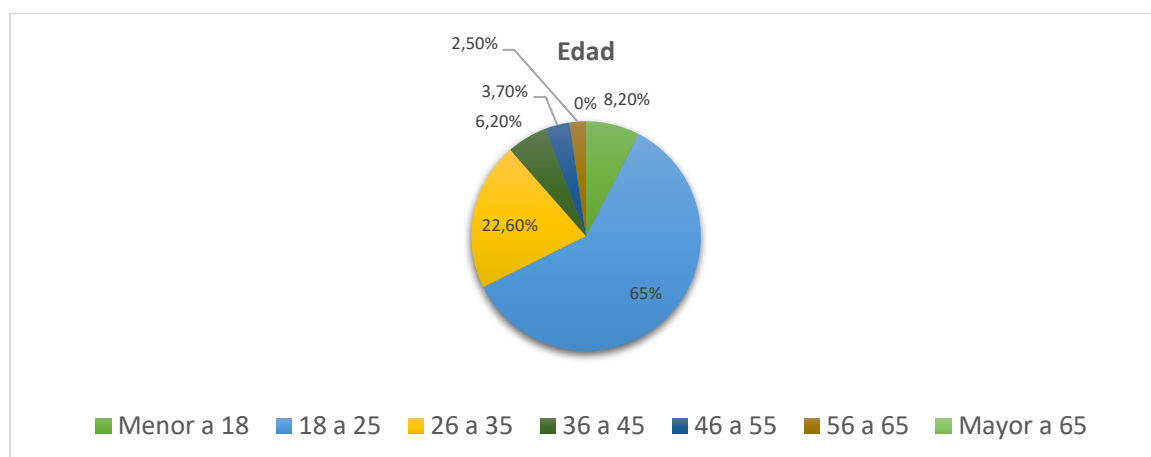
Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas por género, en el que el género femenino fue el predominante. Elaboración Propia.

Los resultados arrojados por la encuesta sobre el género de quienes llenaron el cuestionario son: 124 personas de género femenino, es decir, el 54,30% del total y 104 personas de género masculino, que representa el 45,70% del total; el género femenino predomina sobre el masculino, la diferencia entre estos es pequeña, por lo que se recomienda generar estrategias enfocadas para los dos géneros, en las que se tome en cuenta las necesidades de cada uno para facilitar la actividad de cicloturismo.

Edad

Figura 14

Resultado edad de los encuestados



Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas por edades, en la que la mayoría tenía entre 18 a 25 años. Elaboración Propia.

La mayor parte de los 228 encuestados fueron personas en el rango de edad de 18 a 25 años representando el 65% del total, el 22,60% fueron personas de 26 a 35 años, esto quiere decir que las estrategias deben ser enfocadas a personas jóvenes adultas, el estudio de las tendencias de este segmento de mercado respecto a las actividades turísticas, preferencias de alojamiento y frecuencia en la actividad física, con el fin de ofrecer un producto llamativo para ellos y que exista un buen posicionamiento y difusión del mismo.

Nacionalidad

Figura 15

Resultados de la nacionalidad de los encuestados



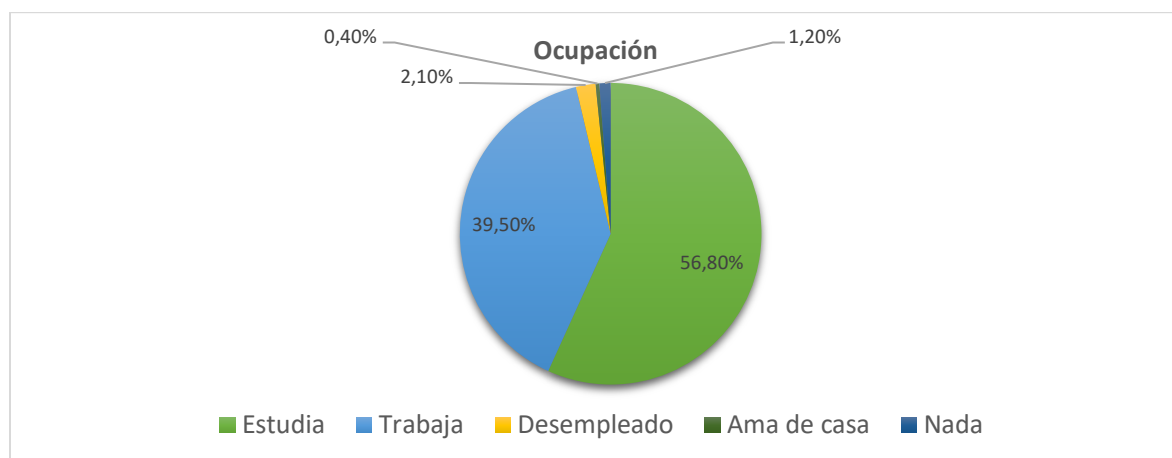
Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas por nacionalidad en la que la mayoría fue ecuatoriana. Elaboración Propia.

La encuesta fue realizada a personas ecuatorianas y extranjeras de las cuales el 97,10% son ecuatorianas y el 2,90% extranjeras. Por lo tanto, es muy importante tomar en cuenta las tendencias de turismo y su desarrollo en el mercado nacional, para captar la atención del turista nacional de acuerdo con la situación actual y las medidas de seguridad correspondiente.

¿A qué se dedica?

Figura 16

Resultados de la ocupación de los encuestados



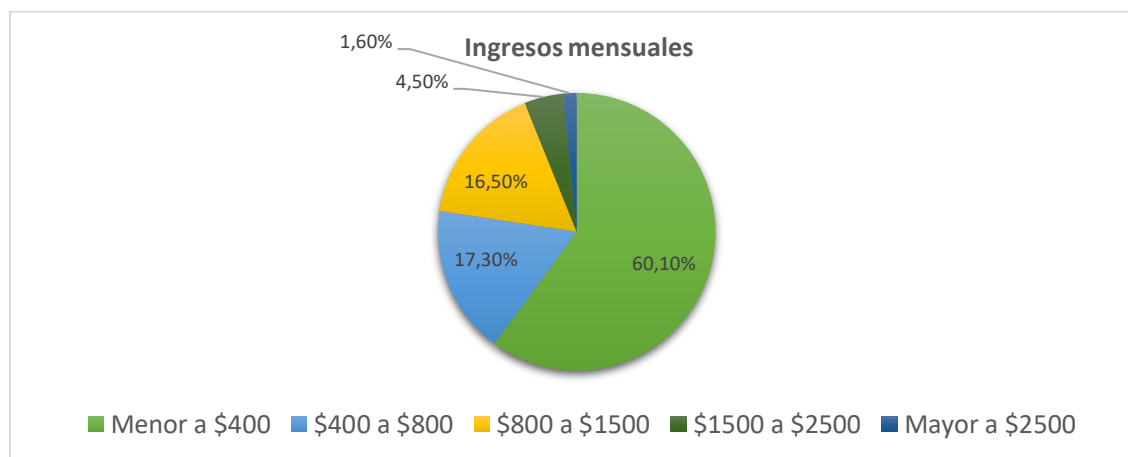
Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas de acuerdo con su ocupación, la mayoría estudia y trabaja. Elaboración Propia.

De acuerdo con los resultados de la encuesta el 56,80% son personas que estudian, el 39,50% trabajan y las demás personas no tienen empleo, son amas de casa y no tienen ocupación. Al analizar los resultados, se recomienda que las estrategias de posicionamiento sean dirigidas a estudiantes y personas con empleo, a través de medios digitales para la difusión de información, formas de reservas, facilidades de pago y comunicación; debido a que este segmento de mercado, son altamente activos en plataformas digitales.

¿Cuáles son sus ingresos mensuales? (\$ Dólares)

Figura 17

Resultados de los ingresos mensuales de los encuestados



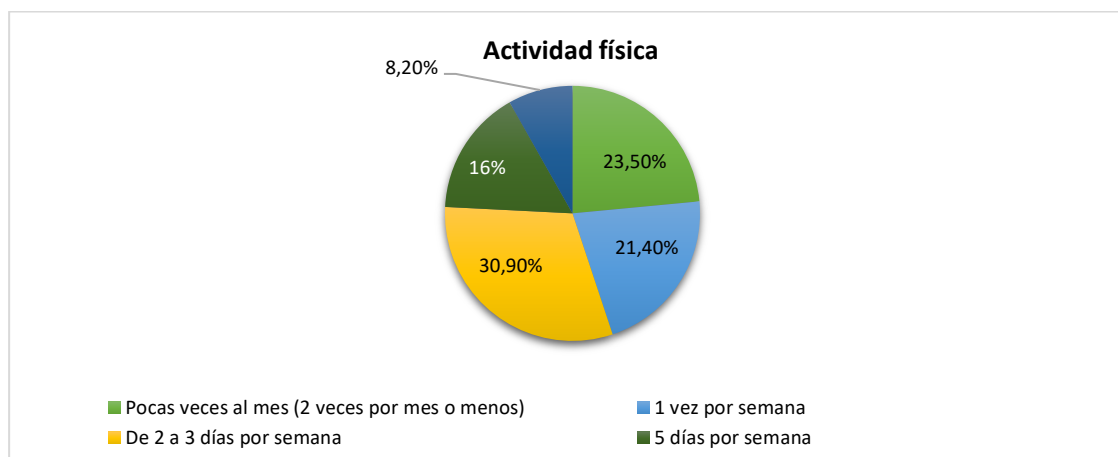
Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas de acuerdo con sus ingresos mensuales, la mayoría recibe un ingreso menor a \$400. Elaboración Propia.

De la encuesta realizada se obtuvo que el 60,10% del total de encuestados, perciben ingresos mensuales menores a \$400, el 17,30% recibe ingresos entre \$400 a \$800 y el 16,50% entre \$800 a \$1500, los porcentajes restantes perciben ingresos mayores a \$1500. De acuerdo a los resultados, los valores para ofertar la actividad de cicloturismo debe estar dirigida para personas entre los rangos de ingresos mensuales que vayan desde menos de \$400 a \$800, al manejar la hipótesis de que los estudiantes pueden recibir ayuda de sus familiares para solventar algunos gastos turísticos y aquellos encuestados que trabajan puedan pagar sus propios gastos, el valor no puede ser tan alto tanto por la situación actual de crisis económica como por estar en la etapa de introducción en el mercado.

Frecuencia de actividad física

Figura 18

Resultados frecuencia de actividad física de los encuestados



Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas de acuerdo con su frecuencia de actividad física, la mayoría está activo físicamente entre 2 a 3 veces por semana. Elaboración Propia.

De los 228 encuestados sobre la frecuencia de actividad física que realizan, se obtuvo que el 20,90% realizan actividad física de 2 a 3 días por semana, el 23,50% lo realizan pocas veces al mes (2 veces por mes o menos), el 21,40% lo hace 1 vez por semana, el 16% realiza actividad física 5 veces por semana y el 8,20% lo hacen más de 5 días por semana. Por tanto, se entiende que la actividad física en los encuestados es apta para realizar cicloturismo de impacto bajo, medio y medio alto respecto a la resistencia; situación favorable para el cantón Tulcán debido a las características de sus suelos, su cantidad de subidas y bajadas que permiten una variedad de escenarios para los cicloturistas.

Pregunta 1. ¿Ha escuchado hablar sobre el cicloturismo?

Figura 19*Resultados Pregunta 1*

Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas que conocen y no conocen sobre cicloturismo, la mayoría arroja un resultado positivo. Elaboración Propia.

En base a los resultados de la encuesta sobre el conocimiento del cicloturismo, se ha obtenido que el 68,30% si conocen sobre esta modalidad y un 31,70% desconoce sobre el término. Por lo tanto, se comprende que dicha actividad no es tan popular en el campo nacional como otras modalidades turísticas que tienen mayor posicionamiento en Ecuador, pero que, si tiene un gran potencial, especialmente en la provincia del Carchi.

Pregunta 2. Al escuchar la palabra cicloturismo, ¿cuál de las siguientes palabras se le viene a la mente? (Elija una sola respuesta)

Figura 20*Resultados Pregunta 2*

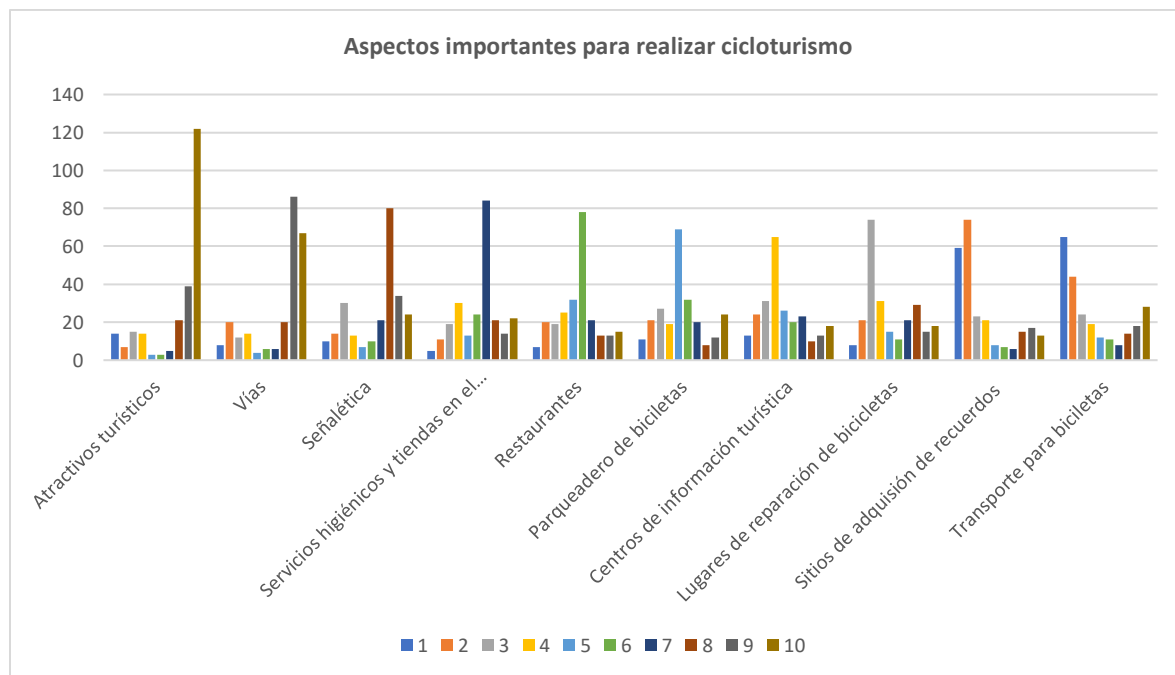
Nota. La gráfica representa el porcentaje de personas encuestadas que relacionan al cicloturismo con otras palabras, la mayoría lo relaciona con aventura y recreación. Elaboración Propia.

Al preguntar sobre palabras relacionadas al cicloturismo del total de encuestados, el 38,30% lo asocia con aventura, el 30,90% con recreación, el 26,30% con deporte, el 2,50% lo asocia con relax y el 2,10% con salud. Se entiende entonces que los encuestados tienen una idea cercana a la definición de cicloturismo y sus características, en la cual se busca vivir nuevas experiencias a través del transporte en bicicleta y la observación de paisajes

Pregunta 3. ¿Qué aspectos tomaría en cuenta para realizar cicloturismo? Ordene de mayor a menor, siendo 10 el más importante hasta 1 el menos importante. No puede repetir la calificación, cada enunciado debe tener un número diferente.

Figura 21

Resultados Pregunta 3



Nota. La gráfica representa la importancia de ciertos aspectos para realizar cicloturismo por parte de los encuestados, la mayoría considera que los atractivos turísticos son la mejor motivación. Elaboración Propia.

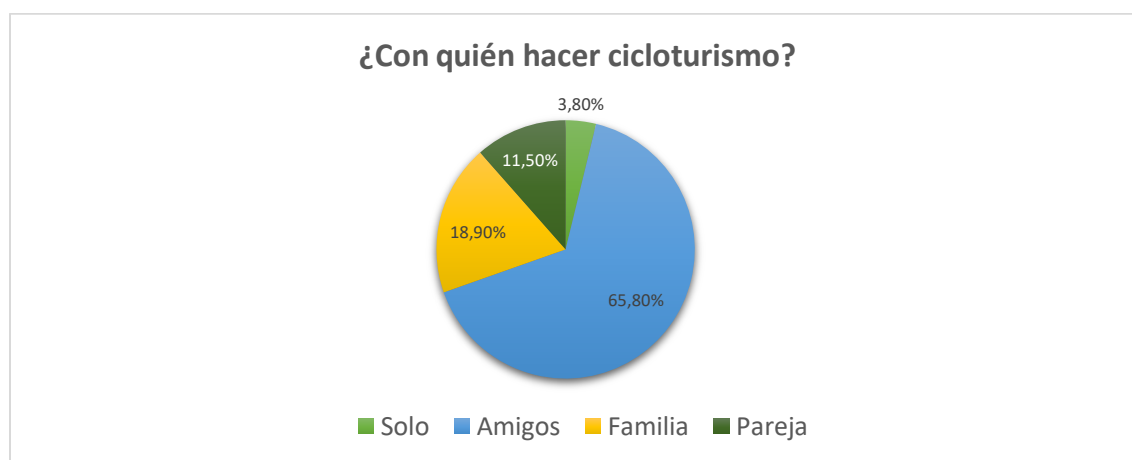
La pregunta 3 permite saber cuáles son los aspectos más importantes a considerar al momento de ofertar un producto relacionado al cicloturismo que satisfaga las necesidades prioritarias del turista, de acuerdo a la encuesta los resultados arrojan la siguiente información (de mayor a menor importancia): el principal aspecto para que un turista realice cicloturismo es la motivación por un atractivo turístico, seguido de la existencia de vías específicas para cicloturistas, señalética en buen estado, servicios higiénicos, tiendas y restaurantes; dentro de los aspectos secundarios los encuestados han determinado que: el parqueadero de bicicletas, los centros de información turística, los lugares de reparación de bicicletas, los sitios de

adquisición de recuerdos y la existencia de transporte de bicicletas pueden ser considerados aspectos complementarios.

Pregunta 4. ¿Con quién realizaría cicloturismo?

Figura 22

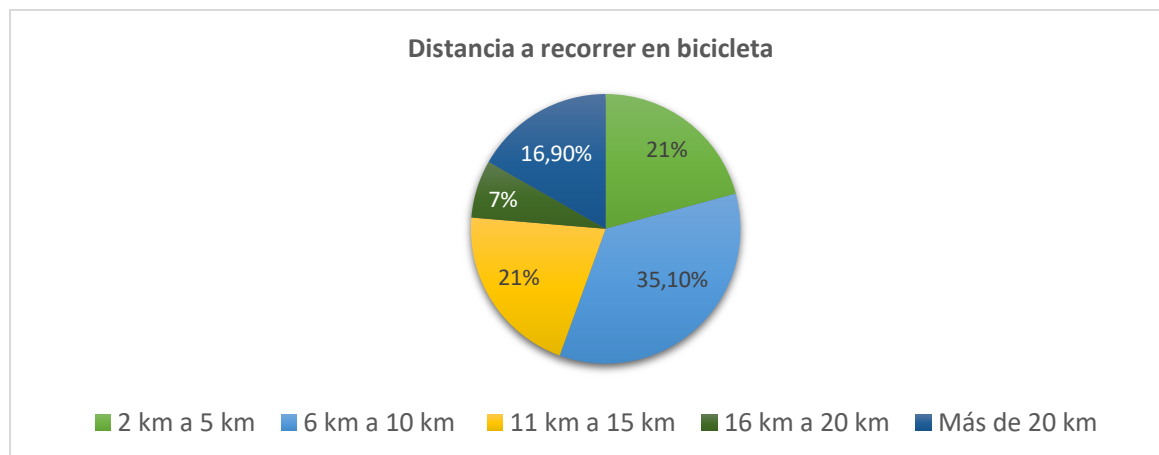
Resultados Pregunta 4



Nota. La gráfica representa con quienes los encuestados realizarían cicloturismo, la mayoría le gustaría realizarlo con sus amigos. Elaboración Propia.

En lo que respecta la forma de realizar cicloturismo, el 65,80% de los encuestados prefieren la compañía de sus amigos, el 18,90% optan por la compañía de su familia, el 11,50% eligen a su pareja y 9% prefieren realizar esta actividad sin compañía. Por lo tanto, las actividades dentro de un paquete cicloturístico deben ser varias, en las que se tenga claro el manejo de grupos y el espacio necesario para mantener el distanciamiento social.

Pregunta 5. ¿Cuántos kilómetros estaría dispuesto a recorrer en bicicleta por turismo en un día?

Figura 23*Resultados Pregunta 5*

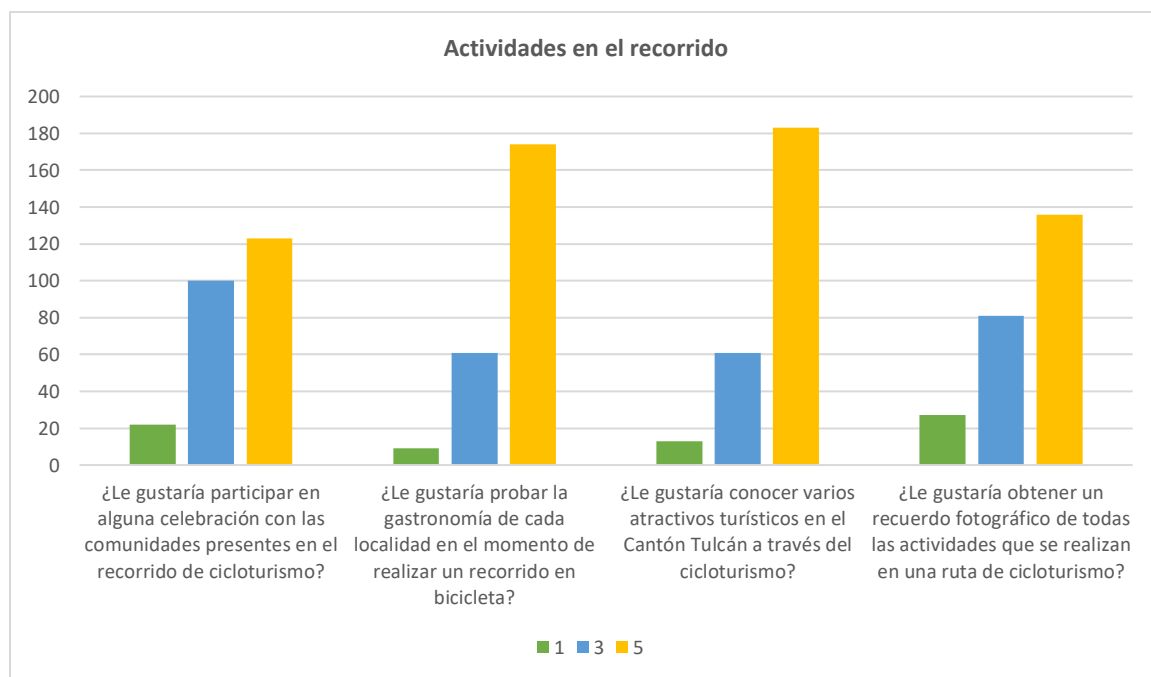
Nota. La gráfica es la representación porcentual de la distancia en kilómetros que les gustaría recorrer a los encuestados en bicicleta, la mayoría optó entre los 6 km y 10 km. Elaboración Propia.

Al responder la pregunta 5, los encuestados eligieron de la siguiente manera: el 35,10% del total están dispuestas a recorrer en bicicleta entre 6km a 10 km por día, el 21% del total eligió entre 2km a 5km, con el mismo porcentaje y cantidad eligieron entre 11km a 15km, el 16,90% optaron por más de 20km y 7% eligió entre 16km a 20km. Por tanto, se considera una gran oportunidad de cicloturismo para el cantón Tulcán, debido a que las distancias entre sus parroquias van desde 4km la más corta hasta 38km la más larga, la mayoría de las vías tienen señalética para ciclistas y los escenarios se prestan para vivir una aventura.

Pregunta 6. Pondere en una escala del 1 al 5 el grado de interés con respecto a los siguientes enunciados, donde 1 es nada interesado, 3 interesado y 5 muy interesado.

Figura 24

Resultados Pregunta 6



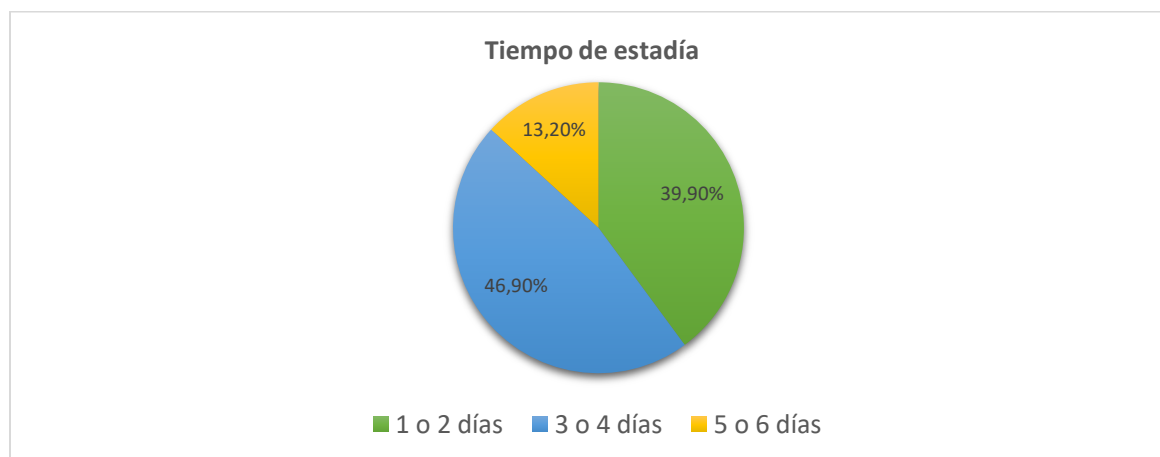
Nota. La gráfica representa el resultado de las actividades de interés para los encuestados al realizar cicloturismo, la mayoría está muy interesada por todas las opciones propuestas en la pregunta. Elaboración Propia.

Respecto a la pregunta 6, existe una gran predisposición por parte de los encuestados para participar en alguna celebración de las comunidades presentes en los recorridos de cicloturismo en Tulcán, existe gran interés en probar la gastronomía de las localidades, conocer los atractivos turísticos y llevar consigo un recuerdo fotográfico de las actividades realizadas en el recorrido, cabe recalcar que todos los aspectos mencionados pueden ser ofertados por el Cantón Tulcán, los mismos que permiten dinamizar la actividad del cicloturismo y que contribuyen a mejorar la situación de quienes ofrecen el servicio de alimentos y bebidas y demás trabajos indirectos del turismo.

Pregunta 7: ¿Cuánto tiempo considera usted que será óptimo para conocer Tulcán en bicicleta?

Figura 25

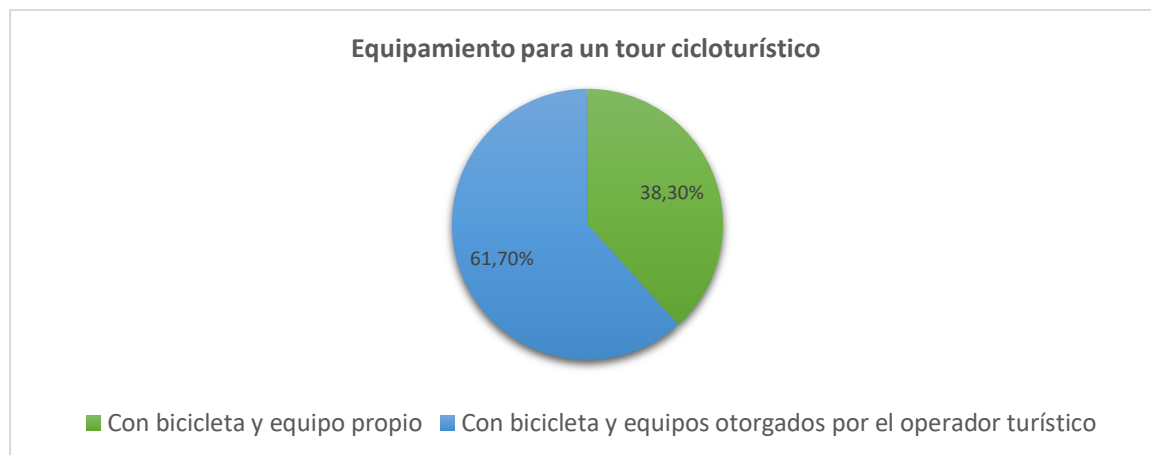
Resultados Pregunta 7



Nota. La gráfica representa el resultado de tiempo de estadía en el cantón Tulcán que les gustaría a los encuestados al realizar cicloturismo, la mayoría está dispuesta a quedarse de 3 a 4 días. Elaboración Propia.

Según la pregunta 7 el tiempo óptimo para conocer el Cantón Tulcán en bicicleta oscila entre 3 a 4 días con 107 respuestas, es decir el 46,90% del total, el 39,90% considera óptimo de 1 a 2 días y el 13,20% del total piensa que son necesarios 5 a 6 días. Por ende, es factible ofertar paquetes turísticos de corta duración que vayan desde un Full Day para habitantes del cantón hasta paquetes desde 2 a 4 días en los que se recorran varios atractivos turísticos del cantón Tulcán y sus parroquias.

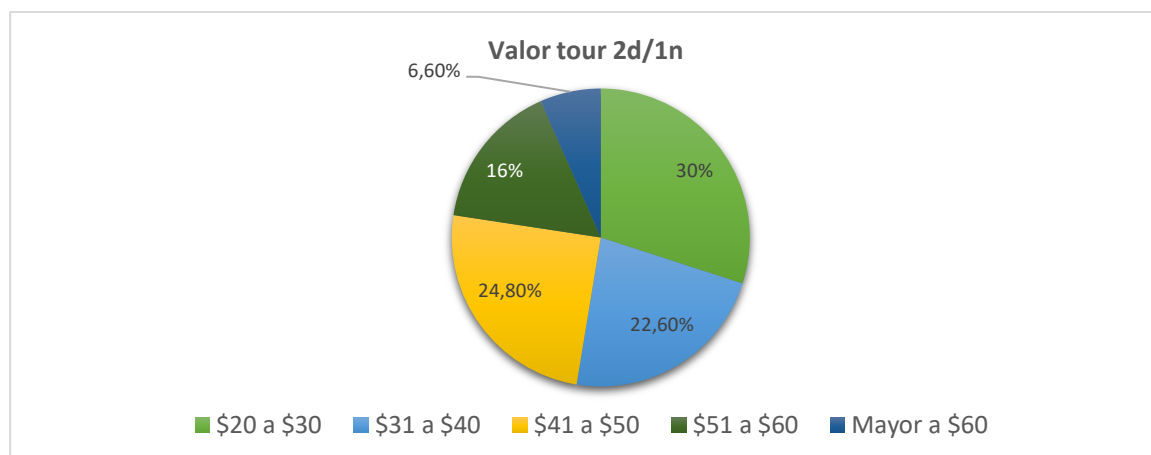
Pregunta 8: ¿Cómo realizaría un tour cicloturístico?

Figura 26*Resultados Pregunta 8*

Nota. La gráfica representa el resultado de la elección entre realizar cicloturismo con o sin equipamiento propio por parte de los encuestados, a la mayoría le gustaría que una operadora turística le colabore se encargue del equipamiento. Elaboración Propia.

La pregunta 8 arroja como resultado que la mayoría de encuestados siendo el 61,70% del total prefieren un tour cicloturístico en el que se incluya bicicleta con todos los equipos complementarios y el 38,30% prefieren llevar su propia bicicleta y equipo para hacer un tour. Se concluye que, si se oferta cicloturismo por parte del sector público o privado, estos cuenten con bicicletas y equipos complementarios de buena calidad y de tamaños universales para seguridad y comodidad de los turistas que lo requieran.

Pregunta 9: ¿Cuál sería su disponibilidad de gasto por persona en un paquete turístico de 2 días 1 noche (incluido alojamiento)?

Figura 27*Resultados Pregunta 9*

Nota. La gráfica representa el valor dispuesto a pagar de los encuestados por un tour 2d/1n en el cantón Tulcán para realizar cicloturismo, la mayoría pagaría entre \$20 a \$50. Elaboración Propia.

Finalmente, los encuestados respondieron sobre el precio a pagar por un tour de cicloturismo de dos días una noche en el cantón Tulcán, existe la predisposición del 30% de encuestados para pagar entre \$20 a \$30, el 24,80% pagaría entre \$41 a \$50, el 22,60% entre \$31 a \$40 y un 6,60% estaría dispuesto a pagar más de \$60. En conclusión, un paquete de 2 días 1 noche tiene acogida desde los \$20 hasta \$50 y con menor acogida pero no menos importante, el precio entre \$51 a \$60 también es aceptado, se debe tomar en cuenta que la mayoría de encuestados tienen su propio medio de transporte, bicicleta y equipo de seguridad, situación favorable para la operación de las actividades cicloturísticas.

FODA

En base al análisis de la información recaudada en este estudio por medio de los instrumentos y herramientas de investigación se ha logrado determinar las fortalezas,

oportunidades, debilidades y amenazas que posee el Cantón Tulcán respecto al cicloturismo como una modalidad emergente que aporte al desarrollo local.

Tabla 4

FODA sobre cicloturismo en el Cantón Tulcán

Fortalezas	Oportunidades
<ol style="list-style-type: none"> 1. Interés por parte de las autoridades para el mejoramiento de ciclovías en el Cantón Tulcán. 2. Implementación de ciclovías compartidas en varios tramos del perímetro urbano y rural del cantón. 3. Existencia de un manual del usuario de las ciclovías. 4. Existencia de paisajes naturales y atractivos turísticos dentro del Cantón Tulcán. 5. Predisposición de la población Tulcaneña para realizar actividades deportivas. 6. Deportistas famosos en ciclismo que representan al país y a la provincia del Carchi en el exterior. 7. La mayor parte de la población posee una bicicleta. 8. Planta turística completa en la cabecera cantonal. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaboración de campañas y proyectos para ciclopaseos en Tulcán. 2. Aceptación y gran acogida de peatones y conductores tulcaneños sobre ciclovías. 3. El recurso base del cicloturismo son los paisajes y atractivos naturales y culturales visibles en el recorrido, pues esto posee el Cantón Tulcán. 4. Educar a la población tulcaneña en base al manual de usuario de ciclovías para un mejor desarrollo en la modalidad de cicloturismo. 5. El cicloturismo no exige muchas comodidades como otras modalidades, situación en la que coloca a Tulcán con un gran potencial para ofertar cicloturismo. 6. En los últimos años la provincia del Carchi se ha dado a conocer en el mundo, situación beneficiosa para promocionar a Tulcán en el mercado. 7. Menor costo de inversión para que se ejecuten proyectos de cicloturismo para residentes.
Debilidades	Amenazas
<ol style="list-style-type: none"> 1. Poca experiencia de las autoridades en proyectos en ciclovías. 2. Poca existencia de ciclovías exclusivas. 3. Poca publicidad sobre Tulcán para cicloturistas. 4. Etapa inicial de la difusión del manual para usuarios de ciclovías. 5. Falta de operación para potencializar paisajes y atractivos turísticos del Cantón Tulcán. 6. Control limitado de las medidas implementadas para ciclistas en vías. 7. Falta de proyectos exclusivos sobre cicloturismo en el cantón. 8. Desconocimiento de los mantenimientos necesarios para las bicicletas. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Situación actual de la pandemia, posible rebrote del virus que provoque un nuevo confinamiento. 2. Accidentes de tránsito por estado etílico de conductores, que genere poca confianza en los usuarios. 3. Potenciales cicloturistas no adquieren información necesaria para realizar esta modalidad y elijen otros destinos. 4. Conflictos de los usuarios en el momento que circulan por las vías, al no conocer completamente sus derechos, deberes y obligaciones. 5. Tulcán aún no es considerado como un destino para cicloturismo. 6. Accidentes en las vías y aumento de contagios por no seguir normas de seguridad. 7. Crisis económica por pandemia que limita los recursos para inversión en mejoramiento de proyectos. 8. Clima bastante frío que puede cancelar recorridos por seguridad de los turistas.

Nota. La tabla que se muestra en esta página se realizó en base a fuentes de investigación primaria y secundaria sobre el Cantón Tulcán, principalmente se tomó en cuenta la situación actual en relación a la modalidad de cicloturismo. Elaboración propia.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA

Al partir del diagnóstico de la presente investigación, se obtuvo como resultados que el Cantón Tulcán es un potencial destino cicloturístico ya que cuenta con el capital territorial para un desarrollo local sostenible frente a esta modalidad en el que se puede generar flujos de empleo, utilidad, bienestar, producción, consumo e inversión.

Tulcán cuenta con el capital natural (suelos, flora, fauna, páramos, bosques, lagunas), capital físico-construido (gran conjunto de bienes tanto en infraestructuras básicas como en edificaciones, equipamientos e instalaciones de cualquier tipo), capital humano (el pueblo Tulcaneño es un pueblo muy trabajador con gran capacidad para afrontar trabajos directos e indirectos del turismo), capital social (gracias a la capacidad de la población en adaptarse a realidades cambiantes y autoorganizarse) y cuenta con capital de imagen (existe un buen sentido de identidad grupal y pertenencia a Tulcán y a la provincia en sí).

Pese a las características mencionadas y en base al análisis del diagnóstico micro y macro de Tulcán, la realización de entrevistas, la aplicación de encuestas y el desarrollo del FODA; aún existen problemas que deben ser tomados en cuenta para que Tulcán se convierta en un destino emergente en cicloturismo, los mismos que se nombran a continuación:

- Escasa difusión del manual del usuario de las ciclovías.
- Limitados proyectos en cicloturismo.
- Reducida información de cicloturismo en Tulcán.
- Falta de promoción de Tulcán como lugar apto para realizar cicloturismo.

Objetivo

Presentar al cantón Tulcán como un potencial destino para ofertar cicloturismo a nivel nacional e internacional, mediante la gestión de las autoridades gubernamentales basadas en generar una cultura turística y deportiva en el cantón que aporte al desarrollo local.

Plan de acción para convertir a Tulcán en un Destino emergente en cicloturismo**Justificación**

Implementación de un proyecto cicloturístico formal, seguro y accesible para ciudadanos locales e internacionales gracias a programas de seguridad, educación vial y logística que impulsen la práctica de dicho deporte y así mismo fomentar una cultura deportiva y sustentable para desarrollar una nueva alternativa turística en el cantón Tulcán.

Con la finalidad de impulsar la economía local y dinamizar el mercado turístico en el cantón ya que existe una gran demanda de deportistas, pero no existen organizaciones u organismos que apoyen de una manera segura y confiable al turista frente a esta modalidad.

Creación de una imagen que represente a Tulcán como un destino de cicloturismo

- *Nombre:* Cicloturismo en Tulcán
- *Slogan:* Paisajes, aventura y turismo sobre ruedas.
- *Logotipo*

Figura 28

Logotipo de Cicloturismo en Tulcán



Nota. La gráfica representa un modelo de logotipo con su respectivo slogan como propuesta para la creación de una marca en la que se propone la actividad de cicloturismo en el cantón Tulcán. Por Cruz. D, 2020.

- *Descripción del logotipo:* se eligió la figura de la bicicleta como base de la actividad del cicloturismo y la figura de ubicación con el fin de representar el viaje a través de la bicicleta para conocer nuevos lugares, además de las tres rayas que simulan las vías por donde viaja el cicloturista, estas pueden ser en montaña, en ruta o en perímetro urbano; adicional se encuentra un sol representativo de la etnia indígena de los Pastos como identificativo de la provincia del Carchi en la que Tulcán fue una de las cuatro unidades sociopolíticas más importantes del pueblo Pasto.
- *Colores:* los colores elegidos son: el morado que representa serenidad, ya que el viaje permite disfrutar del paisaje, de los atractivos y relajarse de una manera saludable, permite la conexión con la naturaleza y consigo mismo llegando a un estado de serenidad; el color verde es asociado con la naturaleza y el toque de sostenibilidad que

la actividad de cicloturismo brinda al turista y al espacio territorial donde se desarrolla; y el color naranja denota energía, la misma que es necesaria para completar rutas de mayor impacto físico e incluso las de menor impacto.

Información turística sobre la Ruta Cicloturística Tulcán – Lagunas Verdes

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Provincia: Carchi

Cantón: Tulcán

Localidad: Tulcán – Lagunas Verdes

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO

Ecosistema: Páramo

Clima: 5º a 15º

Mejor temporada (meses): Temporalidad de acceso los 365 días del año, existen días en los que el clima es muy frío y caen lluvia constantemente, ese día se recomienda no realizar la ruta, se lo puede determinar desde la mañana.

ATRATIVOS CERCANOS

Naturales: Lagunas Verdes, Aguas Termales (Agua Hediondas), Soto bosque, páramo (abundancia de frailejones), Ecoparque.

Culturales: Cementerio de Tulcán, Museo de la Casa de la Cultura, Museo Colegio Bolívar, teatro Lemaire, Parque de la Independencia, Parque Ayora, Boulevard de la UPEC, Mercado San Miguel, Mercado Central, Mercado CEPIA, Mercado Mayorista.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD

Grado de dificultad: Bajo – Medio – Alto

Distancia (km): 30 km (Tulcán – Lagunas Verdes) (Ida y vuelta + visita atractivos turísticos en Tulcán: 70 km en total)

Altitud (msnm): 2980 a 3963 msnm. Se inicia en la ciudad de Tulcán, se pasa por Urbina entre ascensos y descensos hasta llegar a Tufiño y finalmente se asciende hasta la zona de páramo y se llega a las lagunas verdades.

Tiempo: de 2 a 5 horas aproximadamente

Tiempo de camino: Segundo orden y Tercer Orden (piedra – lastre). Desde Tulcán hasta Tufiño se puede realizar ciclismo de ruta, desde Tufiño hasta las Lagunas Verdes se puede considerar para ciclismo de montaña (MTB).

Inicio – fin actividad: Tulcán – Lagunas Verdes – Tulcán

DESCRIPCIÓN DE LA RUTA

Generalidades: Un recorrido de 30 km de punto a punto con unos paisajes increíbles, en los que prevalecen las montañas y finalmente un espectáculo de frailejones con dirección a las lagunas verdes a las faldas del volcán Chiles; debido a que el recorrido va en ascenso la temperatura va bajando, desde unos 9º C en la ciudad de Tulcán, hasta los 5º en las lagunas, esta ruta permite al turista relajarse y conectarse con la naturaleza, es necesario llevar consigo bebidas hidratantes ya que el tramo final exige bastante esfuerzo físico y chompas rompevientos porque el clima a veces es variante, es importante mencionar que desde Tufiño hacia las lagunas la señal telefónica es defectuosa.

¿CÓMO LLEGAR?

Desde la ciudad más próxima: La ciudad más cerca de Tulcán es Ibarra en la provincia de Imbabura en el lado ecuatoriano y del lado colombiano la ciudad de Pasto, para los turistas internacionales los aeropuertos más cercanos están ubicados en las ciudades de Quito como

capital del Ecuador y en Pasto – Colombia; desde estas ciudades hay gran cantidad de buses públicos y privados que llegan a la ciudad de Tulcán; por ejemplo en Ecuador las empresas: Pullman Carchi, Expreso Turismo, Flota Imbabura y más; desde Colombia un ejemplo de los buses que van desde Pasto a Ipiales son: Trans Ipiales, Bolivariano, Expreso Palmira y más, cabe recalcar que para cruzar la frontera existen taxis y busetas que trasladan a los pasajeros de Ipiales hasta Tulcán a precios cómodos.

OTROS DATOS

Horarios: De preferencia en la mañana hasta la tarde por seguridad, máximo 3 o 4 pm que termine el recorrido.

Costo de ingreso: no tiene costo alguno para visitar todos los atractivos mencionados.

Transporte público: Desde la ciudad de Quito, terminal terrestre existen buses que viajan directo a Tulcán en un tiempo de 5 horas, desde Ibarra, terminal terrestre, existen compañías que viajan a Tulcán en un tiempo de 2 horas.

FACILIDADES

Baños: En el trayecto de la ruta se puede ocupar los baños públicos ubicados en la ciudad de Tulcán y en la parroquia de Tufiño con un costo de \$0,25, desde Tufiño a las Lagunas Verdes ya no existe esta facilidad.

Senderos: Existen caminos de segundo orden (Tulcán – Tufiño) y de tercer orden (Tufiño – Lagunas Verdes)

Señalización: Existe señalización de vías compartidas entre vehículos motorizados y ciclistas en todo el camino.

Parqueo: Existen gran cantidad de parqueadero de bicicletas y vehículo en Tulcán, en Tufiño solo existe un parqueo de bicicletas y algunos sitios para vehículos.

SERVICIOS TURÍSTICOS

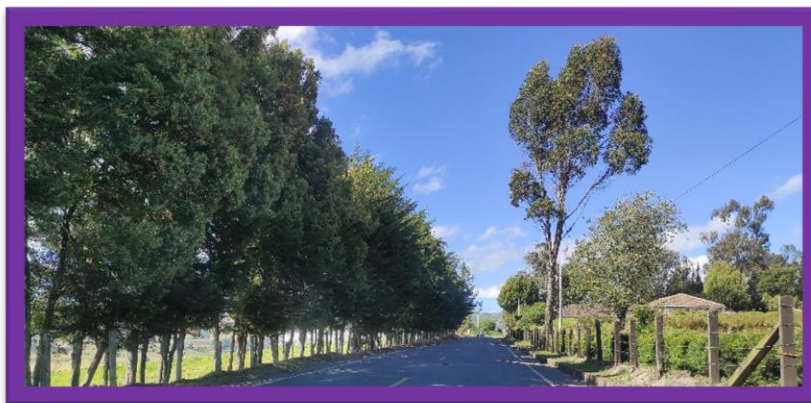
Alojamiento: En la ciudad de Tulcán se puede encontrar Hoteles y hostales para pernoctar, en el caso de ser necesario. (Ejemplo: Hotel Sara Espíndola, Hotel Imperial, Hotel Machado, Hotel Torres de Oro, entre otros).

Restauración: En Tulcán existe gran cantidad de establecimientos que brindan el servicio de restauración, en el recorrido Tulcán - Tufiño también se puede encontrar con pequeños restaurantes y huecas que venden desde productos lácteos hasta truchas; finalmente en Tufiño y en su mercado municipal ubicado en el centro se puede degustar de una trucha preparada, miel con quesillo y más manjares, desde Tufiño a las Lagunas verdes no existen lugares de restauración.

Transporte: Existe transporte público que cubre la ruta, dos compañías de buses, también taxis y además que sirven de ayuda en caso de emergencia en la ruta para transportar bicicletas.

Figura 29

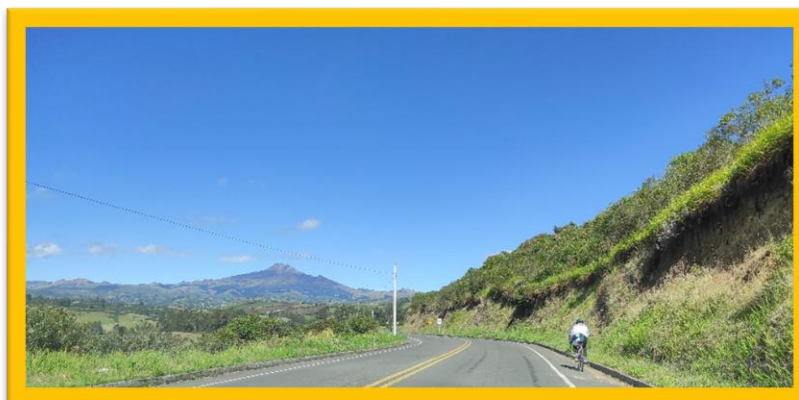
Vía Tufiño



Nota. La figura es una imagen de la vía Tufiño, en el cantón Tulcán, 2020 (Torres, 2020).

Figura 30

Paisaje E182



Nota. La figura muestra el paisaje en la vía E182, vía Tufiño, cantón Tulcán, 2020 (Torres, 2020).

Figura 31

Paisaje Vía Tufiño



Nota. La figura muestra otro paisaje en un día soleado en la vía Tufiño vía E182, cantón Tulcán-Carchi, 2020 (Torres, 2020).

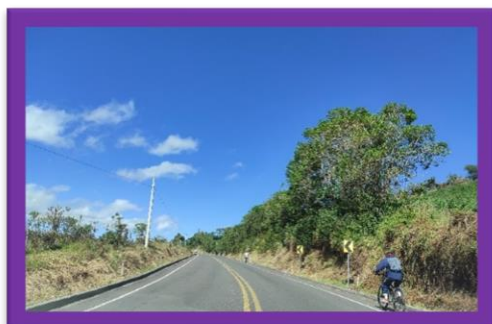
Figura 32*Paisaje Ciclorruta**Nota.* Imagen de la ciclorruta (Torres, 2020).**Figura 33***Paisaje Vía Tufiño 2**Nota.* Imagen del paisaje Vía Tufiño (Torres, 2020).**Figura 34***Paisaje Vía Tufiño 3**Nota.* Imagen del paisaje Vía Tufiño (Torres, 2020).**Figura 35***Parqueadero Bicicletas Tufiño**Nota.* Imagen de parqueadero de bicicletas en el centro de Tufiño (Torres, 2020).**Figura 36***Tufiño**Nota.* Imagen de la parroquia de Tufiño (Torres, 2020).**Figura 37***Mercado Municipal Tufiño**Nota.* Imagen de la parte exterior del Mercado Municipal de Tufiño (Torres, 2020).

Figura 38

Locales Mercado de Tufiño



Nota. Imagen de la parte interior del Mercado Municipal de Tufiño (Torres, 2020).

Figura 39

E182 km 20



Nota. Imagen en el Km 20 por la vía E182 Vía Tufiño, con dirección hacia las lagunas verdes en las faldas del volcán Chicles (Torres, 2020).

Figura 40
Señalética MAE



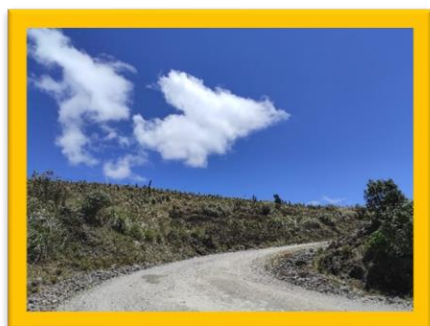
Nota. Imagen de una señalética sobre Soto Bosque en la ciclorruta (Torres, 2020).

Figura 41
Paisaje Páramo 1



Nota. Imagen de paisaje del inicio del páramo de frailejones (Torres, 2020).

Figura 42
Subida al páramo los frailejones



Nota. Imagen de la ciclorruta en la subida al páramo los frailejones (Torres, 2020).

Figura 43
Vía Páramo Frailejones



Nota. Imagen de frailejones en el paisaje de ciclorruta (Torres, 2020).

Figura 44
Mirador Páramo Frailejones



Nota. Imagen del mirador del Páramo de frailejones (Torres, 2020).

Figura 45
Lagunas Verdes



Nota. Imagen de la llegada a las lagunas verdes (Torres, 2020).

Figura 46
Lagunas Verdes 2



Nota. Imagen panorámica de las Lagunas Verdes desde este a Oeste (Torres, 2020).

Figura 47
Lagunas Verdes 3



Nota. Imagen panorámica de las Lagunas Verdes en las faldas del Volcán Chiles (Torres, 2020).

Figura 48
Panorámica Lagunas Verdes










Nota. Panorámica orillas de las Lagunas Verdes en las faldas del Volcán Chiles (Torres, 2020).










Creación de mapas turísticos con información de las rutas, atractivos turísticos, planta hotelera y de alimentos y bebidas del cantón Tulcán.








Tabla 5

Señalética Turística del mapa de la ruta Tulcán – Lagunas Verdes

Pictograma	Nombre	Grupo
	Termas	Pictogramas Atractivos Naturales
	Área Protegida	Pictogramas Atractivos Naturales
	Observación de flora	Pictogramas Atractivos Naturales
	Observación de Aves	Pictogramas Atractivos Naturales
	Mirador	Pictogramas Atractivos Naturales
	Bosque	Pictogramas Atractivos Naturales
	Lago/Laguna	Pictogramas Atractivos Naturales
Pictograma	Nombre	Grupo

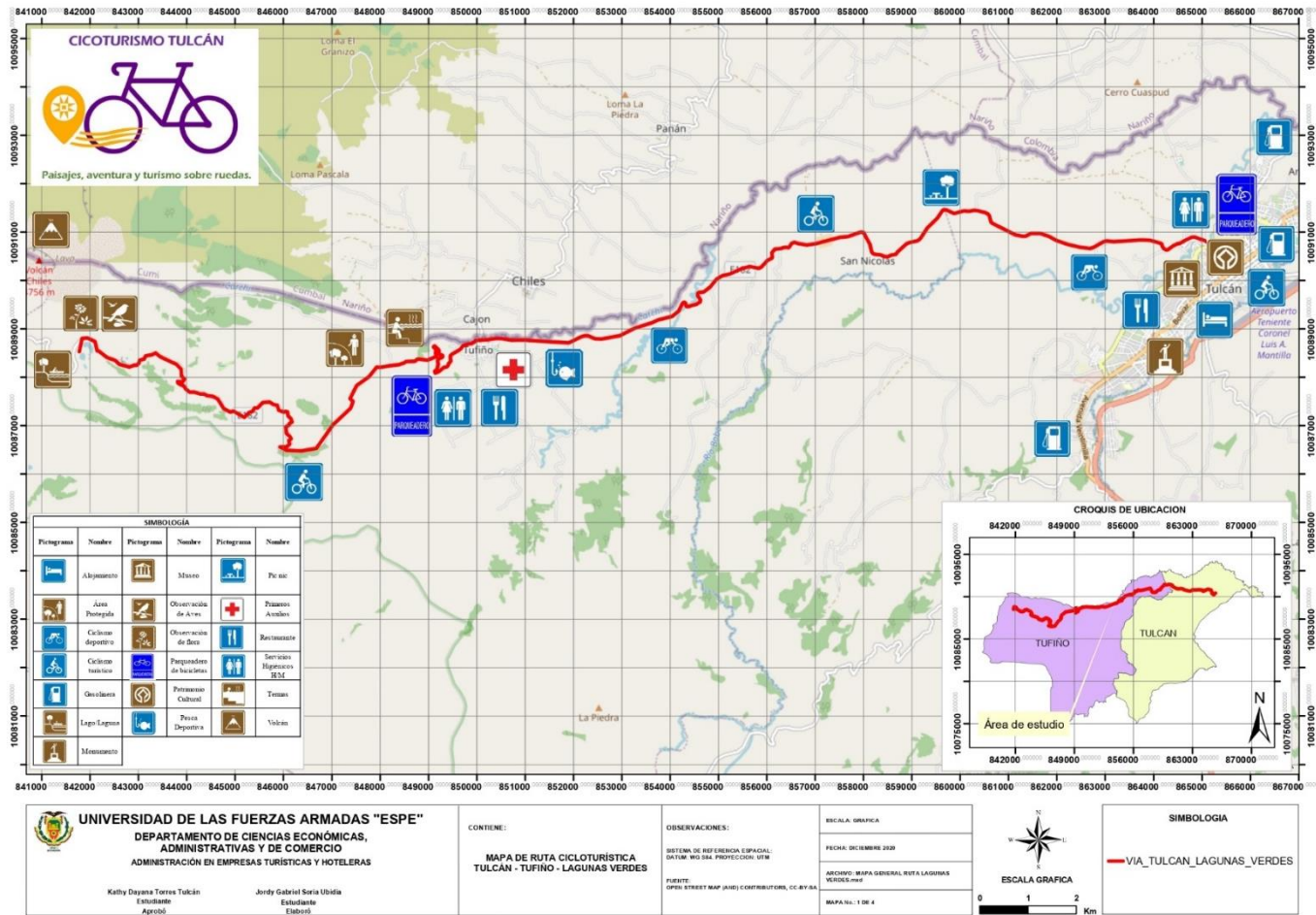
	Volcán	Pictogramas Atractivos Naturales
	Iglesia	Pictogramas Atractivos Culturales
	Monumento	Pictogramas Atractivos Culturales
	Museo	Pictogramas Atractivos Culturales
	Patrimonio Cultural	Pictogramas Atractivos Culturales
	Pesca Deportiva	Pictogramas Actividades Turísticas
	Autódromo	Pictogramas Actividades Turísticas
	Ciclismo turístico	Pictogramas Actividades Turísticas
	Ciclismo deportivo	Pictogramas Actividades Turísticas
Pictograma	Nombre	Grupo

	Picnic	Pictogramas Actividades Turísticas
	Servicios Higiénicos H/M	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Agencias de Viaje	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Gasolinera	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Primeros Auxilios	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Hospital	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Alojamiento	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Restaurante	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Comida rápida	Pictogramas de Servicio de Apoyo
Pictograma	Nombre	Grupo

	Cafetería	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Bar	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Discoteca	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Karaoke	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Centro Comercial	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Parque Infantil	Pictogramas de Servicio de Apoyo
	Parqueadero de bicicletas	Guía de Implementación de Ciclo parqueaderos

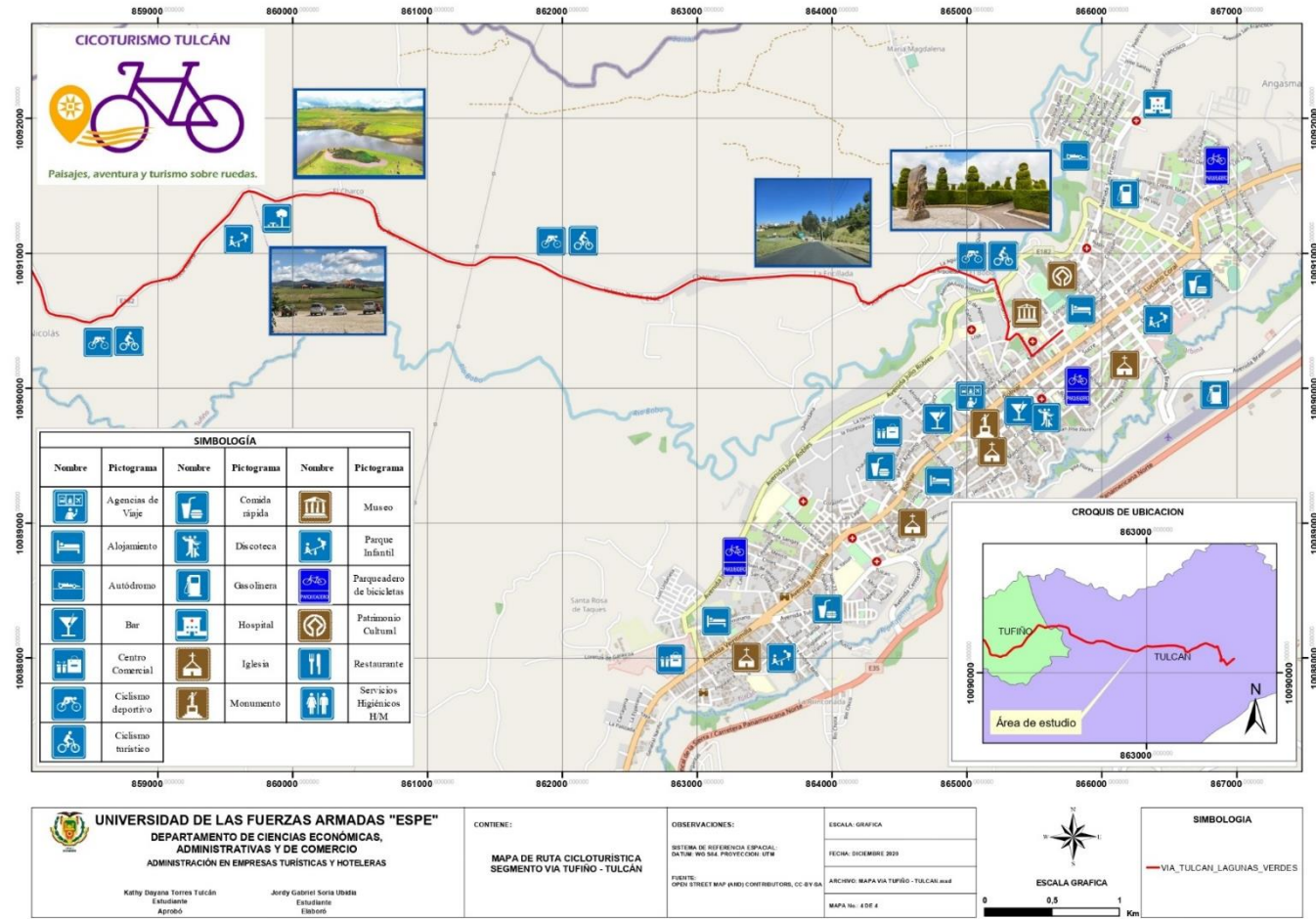
Nota. La tabla muestra los pictogramas de atractivos turísticos que se maneja en Ecuador según disposiciones del MINTUR para la elaboración de los mapas de la ciclorruta propuesta en la investigación (Ministerio de Turismo, 2011).

Figura 49
Mapa General de ruta cicloturística Tufiño – Tulcán



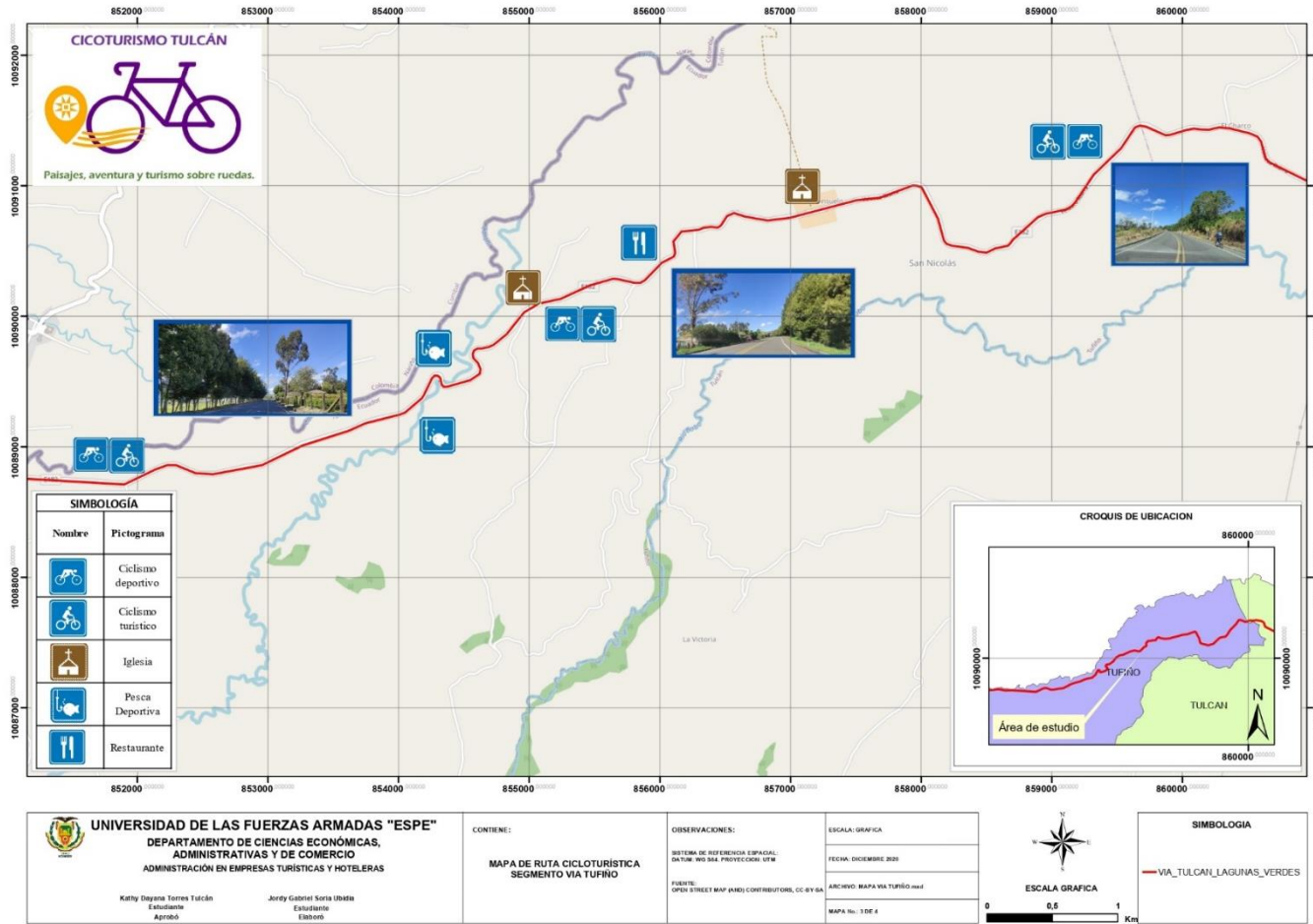
Nota. La figura representa la ciclorruta turística en un mapa general desde Tulcán hasta las Lagunas Verdes (Soria, 2020).

Figura 50
 Mapa de Ruta Cicloturística Tulcán - Tufiño



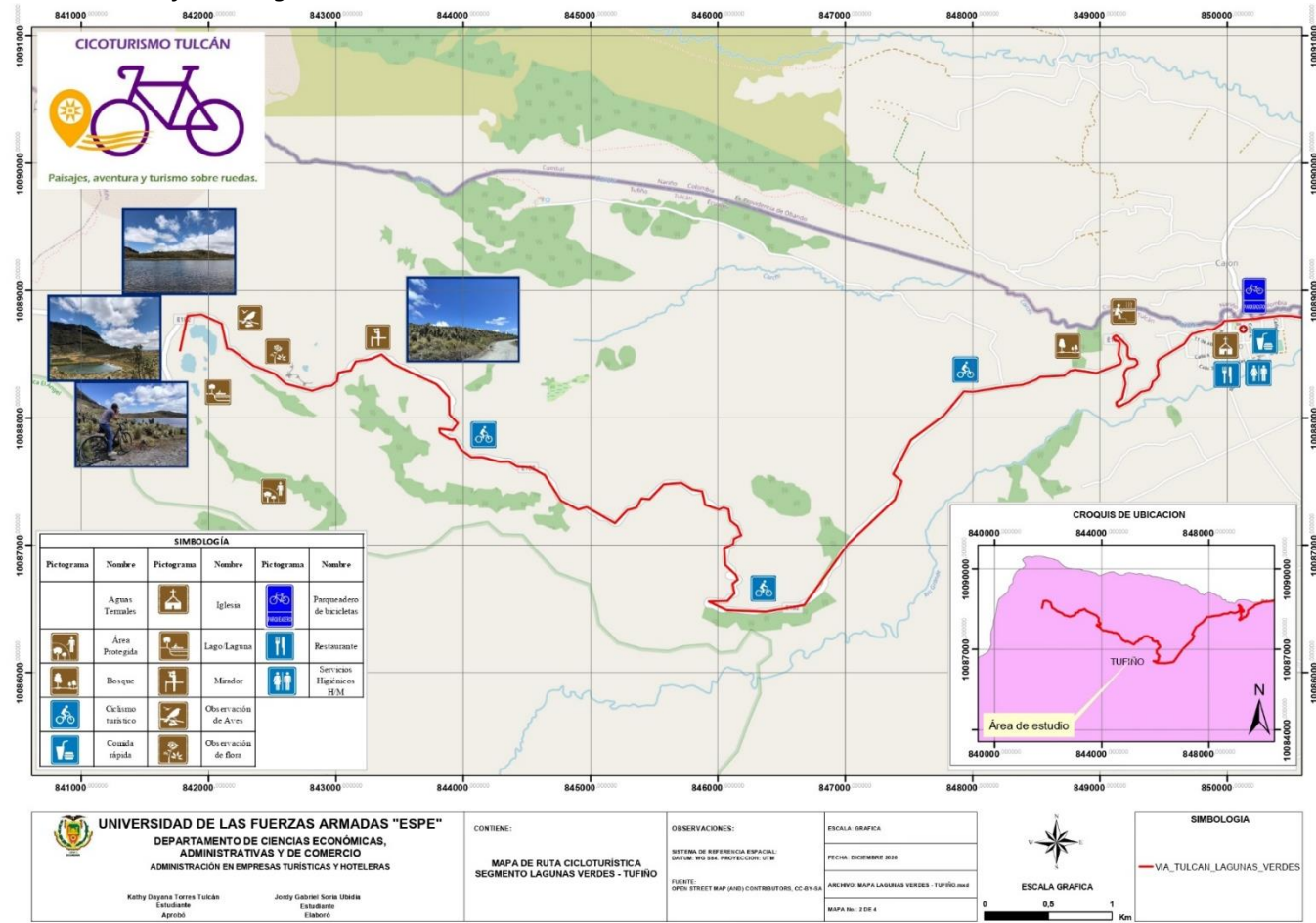
Nota. La figura representa un segmento de la ciclorruta turística en un mapa desde la vía Tufiño hasta Tulcán (Soria, 2020).

Figura 51
 Mapa de Ruta Cicloturística Vía Tufiño



Nota. La figura representa un segmento de la ciclorruta turística en un mapa de la vía Tufiño (Soria, 2020).

Figura 52
Mapa de Ruta Cicloturística Tufiño – Lagunas Verdes



Nota. La figura representa un segmento de la ciclorruta turística en un mapa desde las Lagunas Verdes hasta Tulcán (Soria, 2020).

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- En relación con el marco teórico se concluye que la teoría del capital territorial, el sistema Turístico de Molina, el desarrollo sostenible y las implicaciones del cicloturismo del cantón Tulcán encaja en cada uno de los conceptos para desarrollar esta modalidad de turismo en Tulcán.
- De acuerdo con el capítulo de la metodología para la recolección de datos acorde a las características de esta investigación con enfoque mixto, tipología aplicada y descriptiva se recurrió a la base de datos y se diseñaron un cuestionario de entrevista, un formato de ficha de observación, un cuestionario de encuesta y se determinó la aplicación del FODA como instrumentos que favorecieron el estudio del cicloturismo en el cantón Tulcán.
- En base al análisis de los datos obtenidos a través de la base de datos, encuestas, entrevistas, fichas de observación y del FODA, se llega a la siguiente conclusión: el Cantón Tulcán es un territorio potencial para la realización de cicloturismo que apoye al desarrollo local; Tulcán puede llegar a ser un destino cicloturístico porque tiene los factores básicos del turismo en bicicleta y cuenta con un sistema turístico evidente, pero que aún, no se ha trabajado para que esta modalidad emerja y sea una nueva alternativa de desarrollo.
- En el capítulo de la propuesta, se obtuvo como conclusión que una de las soluciones para que Tulcán se muestre como un destino cicloturístico, es necesario que existan más investigaciones sobre esta modalidad, que aporten información para que los cicloturistas elijan visitar Tulcán y descubran el encanto de sus paisajes en bicicleta.

Recomendaciones

- Se recomienda contrastar las investigaciones sobre cicloturismo de provincias o cantones del Ecuador que están más desarrolladas en esta modalidad para que otras provincias se envuelvan en esta actividad y se puedan crear nuevos productos turísticos en todo el Ecuador.
- Se recomienda realizar diseños de fichas de observación sobre otras rutas del cantón Tulcán que tienen gran potencial de cicloturismo, con el fin de crear circuitos que involucren a la mayor parte de la comunidad receptora.
- Es recomendable de acuerdo con el análisis de los datos obtenidos a través de la encuesta, la entrevista y las fichas de observación; se realicen campañas de información sobre cicloturismo en el cantón Tulcán principalmente con la comunidad receptora para que ellos construyan un espacio óptimo de cicloturismo, ya que para esta actividad los requerimientos son mínimos y esta puede aportar al desarrollo del cantón Tulcán.
- Se encuentra favorable mayor cantidad de investigaciones sobre cicloturismo que permita a los turistas y a la comunidad receptora desarrollar esta actividad con mayor facilidad, conservar los atractivos turísticos y mejorar los equipamientos e instalaciones.

Bibliografía

- Agencia de Regulación y Control de las Telecomunicaciones. (2020). *ARCOTEL INFORMA*.
Obtenido de <https://www.arcotel.gob.ec/contactos-de-proveedores-del-servicio-internet/>
- Aguado, I. (2009). El Desarrollo Sostenible a lo largo de la Historia del Pensamiento Económico. *Revista de Economía Mundial*, 87-110.
- Alcaldía de Cuenca. (2018). *Manual del Ciclista*. Obtenido de <file:///C:/Users/kathy/Documents/Tesis/Papers/MANUAL%20DEL%20CICLISTA%20EMOV%202018.pdf>
- Andrade, D., Quiñonez, M., & Tapia, J. (2018). *Ecuador un destino clave para la práctica del turismo alternativo*. Sangolquí: Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.
- Arias, F. (2008). Desarrollo sostenible y sus indicadores. *Revista Sociedad y Economía*, 200-209.
- Artaraz, M. (2002). Teoría de las tres dimensiones del desarrollo sostenible. *Ecosistemas*, 6.
- Asamblea Nacional Constituyente de Ecuador . (20 de Octubre de 2008). *CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR 2008*. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (17 de Dicimebre de 2002). *Ley de Turismo*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/LEY-DE-TURISMO.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (22 de Diciembre de 2006). *Ley Orgánica de Salud*. Obtenido de <https://www.salud.gob.ec/wp-content/uploads/2017/03/LEY-ORG%C3%81NICA-DE-SALUD4.pdf>
- Aycart. (2010). *Mundet y Coenders*.
- Baquero, A. (7 de Noviembre de 2019). Cicloturismo. (K. Torres, Entrevistador)
- Barrera, C., & Bhamondes, R. (2012). Turismo Ssostenible: Importancia en el cuiado. *REVISTA INTERAMERICANA DE AMBIENTE Y TURISMO*, 50-56.
- Bejarano, J. (Junio de 1998). *IICA*. Obtenido de <http://repiica.iica.int/docs/B0105e/B0105e.pdf>
- Bioestadístico (Dirección). (2013). *Tipos de investigación* [Película]. Obtenido de <https://sites.google.com/site/misitioweboswaldotomala2016/tipos-de-investigacion>

- Boletín de Estadísticas Turísticas 2011-2015. (2015). *Boletín de Estadísticas Turísticas 2011-2015*.
Obtenido de <https://servicios.turismo.gob.ec/descargas/Turismo-cifras/AnuarioEstadistico/Boletin-Estadisticas-Turisticas-2011-2015.pdf>
- Buitrón, M. (10 de Octubre de 2020). Cicloturismo en Tulcán. (K. Torres, Entrevistador)
- Casillas, J., Moreno, A., & Oviedo, M. (1995). EL TURISMO ALTERNATIVO COMO UN SISTEMA INTEGRADO: CONSIDERACIONES SOBRE EL CASO ANDALUZ. *Estudios Turísticos*, 53-75.
- CEPAL. (2017). *Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador*. Obtenido de <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/instituciones/gobiernos-autonomos-descentralizados-de-ecuador>
- Chen, C.-F., & Cheng, W.-C. (2014). Sustainability SI: Exploring Heterogeneity in Cycle Tourists' Preferences for an Integrated Bike-Rail Transport Service. *Springer Science+Business Media New York*.
- COFIDIS. (2018). *COFIDIS*. Obtenido de <https://www.cofidislikesiclismo.com/cicloturistas-ciclodeportistas-o-granfondistas/>
- Con Alforjas. (11 de Junio de 2018). *Con Alforjas*. Obtenido de <https://conalforjas.com/modalidades-cicloturismo/>
- Con Alforjas. (2018). *Con Alforjas*. Obtenido de <https://conalforjas.com/modalidades-cicloturismo/>
- Consejo Nacional de Planificación. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Quito: CNP.
- Díaz Narváez. (2014). El concepto de ciencia como sistema, el positivismo, neopositivismo y las "investigaciones cuantitativas y cualitativas". *Salud Uninorte*, 227-44.
- Díaz, V., & Nuñez, A. (2015). Artículos científicos, tipos de investigación y productividad científica en las Ciencias de la Salud. *Rev Cienc*, 115-121.
- El Comercio. (6 de Junio de 2018). *El ciclismo en el Carchi es un estilo de vida*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/deportes/ciclismo-carchi-estilo-vida-ecuador.html>
- El Comercio. (29 de Mayo de 2020). *Cinco de los seis cantones de la provincia del Carchi permanecen en semáforo rojo*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-cantones-carchi-semaforo-rojo.html>
- Fajardo, R., Rojas, A., & Ortega, S. (2010). EL TURISMO ALTERNATIVO COMO ESTRATEGIA DE CONSERVACIÓN DE LA RESERVA DE LA BIOSFERA DE LA MARIPOSA MONARCA. *Quivera*, 115-133.

- Fernández, F. (2015). FLUJOS TURÍSTICOS, CAPITAL TERRITORIAL Y USO DE LA BICICLETA. ANDALUCÍA COMO MODELO DE DESTINO EMERGENTE EN CICLOTURISMO. *Revista de Estudios Andaluces*, 76-107.
- Foros Ecuador. (13 de Febrero de 2016). *Poderes del Estado Ecuatoriano y sus Funciones*. Obtenido de <http://www.forosecuador.ec/forum/ecuador/educaci%C3%B3n-y-ciencia/33900-poderes-del-estado-ecuatoriano-y-sus-funciones>
- GAD Carchi. (2013). *Carchi PRIORIDADES PARA EL DESARROLLO AGENDA 2013 - 2020*. Obtenido de <https://www.carchi.gob.ec/agenda20132020/AGENDADEPRIORIDADES.pdf>
- GAD Municipal de Tulcán. (2011). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Tulcán*. Tulcán: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- GAD Municipal de Tulcán. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán - Actualización 2015*. Obtenido de http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/0460000210001_0460000210001%20Diagnostico%20Tulc%C3%A1n_20-02-2015_22-45-03.pdf
- GAD Municipal de Tulcán. (2020). *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Tulcán*. Obtenido de <https://www.gmtulcan.gob.ec/doc/PROYECTO%20CICLOVIAS%20EMERGENTES%20CIUDAD%20DE%20TULCAN.pdf>
- Gest Destinos. (2017). *Gest Destinos*. Obtenido de <http://gestdestinos.pbworks.com/f/DIM+parte+3.pdf>
- Gobierno de Chile. (Mayo de 2016). *Cicloturismo Chile*. Obtenido de <http://www.indap.gob.cl/docs/default-source/turismo-rural-y-artesan%C3%ADa/clasificaci%C3%B3n-tur%C3%ADstica-chile/estudio-de-mercado-bp-cicloturismo-alianza-creativa.pdf?sfvrsn=2>
- InterMark S.A. (2009). *Características de la demanda turística*. Obtenido de <http://www.ucipfg.com/Repositorio/MGTS/MGTS15/MGTSV15-07/semana4/LS4.2..pdf>
- INVIAS. (2008). *Guía de Rehabilitación*. Colombia.
- INVIAS. (2008). *Guía de Rehabilitación*.
- La Hora. (2018 de Diciembre de 2018). *La Hora*. Obtenido de <https://lahora.com.ec/carchi/noticia/1102211224/carchi-es-considerada-como-zona-de-riesgo-para-el-turismo->

- Lalangui, J., Espinoza, C., & Pérez, J. (2017). TURISMO SOSTENIBLE, UN APORTE A LA RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL: SUS INICIOS, CARACTERÍSTICAS Y DESARROLLO. *Universidad y Sociedad*.
- Lebedinsky, P. (18 de Noviembre de 2017). *La Network*. Obtenido de <https://la.network/el-ciclismo-urbano-no-es-una-moda/>
- Ley de Turismo*. (29 de Diciembre de 2014). Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/03/LEY-DE-TURISMO.pdf>
- Martínez, C. (10 de Octubre de 2020). Cicloturismo Tulcán - Tufiño. (K. Torres, Entrevistador)
- Ministerio de Educación de Panamá. (2002). *Herramientas para la Observación y la Evaluación*. Obtenido de [file:///C:/Users/kathy/Downloads/libros_educar%20herramientas%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/kathy/Downloads/libros_educar%20herramientas%20(2).pdf)
- Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información. (2014). *El Carchi se beneficia con la Revolución Tecnológica*. Obtenido de <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/el-carchi-se-beneficia-con-la-revolucion-tecnologica/>
- Ministerio de Turismo. (25 de Agosto de 2011). *Manual de Señalización Turística*. Obtenido de <https://jorgepaguay.files.wordpress.com/2011/10/manual-sec3b1alizacic3b3n-25-08-2011.pdf>
- Ministerio de Turismo. (2018). *Servicios Turismo*. Obtenido de <https://servicios.turismo.gob.ec/index.php/turismo-cifras/2018-09-18-21-11-17/establecimientos-registrados>
- Ministerio del Deporte. (2013). *Ciclismo memorias del deporte 2 ECUADOR*. Quito: OCHOYMEDIO.
- Ministry of Transport. (Marzo de 2015). *National Strategy od Development of Cycling Transpor and Cycle Tuoring in the Slovak Republic*. Obtenido de file:///C:/Users/kathy/Downloads/Cycling_Strategy_2013_2nd_edition_EN.pdf
- MINTUR. (2016). *Reglamento de Alojamiento Tursístico*. Quito: Registro Oficial Suplemento 456.
- MINTUR. (2018). *Reglamento Tursístico de Alimentos y Bebidas*. Quito: Registro Oficial Edición Especial 575 .
- Montenegro, J. (2013). TULCÁN Y SUS ATRACTIVOS TURÍSTICOS: PLAN DE MARKETING PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO DEL CANTÓN TULCÁN, PROVINCIA DEL CARCHI.

- Moral, M. (2016). El desarrollo del cicloturismo como una modalidad turística sostenible. *Turydes*.
- Navarro, Rui-Wamba, Fernández, Altisench, García, Juliá, & Martija. (2009).
- OMT. (2006). *Introducción al turismo*. Obtenido de <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>
- Orlando, R., & Balaguera, M. (2019). *ESTRUCTURA CICLORUTA METODO CONVENCIONAL Y ELEMENTOS FINITOS, CANAL SALITRE ENTRE CALLE 91 Y AV CARRERA 68*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.
- Panosso, A., & Lohmann, G. (2012). *Teoría del Turismo*. México: Trillas.
- Pardo, & Calderón. (2014).
- Prefectura del Carchi. (2016). *Carchi Prefectura*. Obtenido de <https://carchi.gob.ec/2016f/index.php/carchi/informacion-provincial.html>
- Prefectura del Carchi. (2019). *Historia del Carchi*. Obtenido de <https://carchi.gob.ec/2016f/index.php/carchi/historia-y-simbolos.html>
- Provincia del Carchi. (2020). *Carchi*. Obtenido de <http://www.carchi.gob.ec/turistico/index.php/vive-el-carchi/turismo-por-canton>
- Públicas, M. d. (31 de Diciembre de 2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Rea, S., & Albán, L. (2015). El cicloturismo y su desarrollo en la provincia del Guayas. *Revista Empresarial, ICE-FEE-UCSG*, 25-28.
- Registro Oficial Suplemento 398. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Requejo, J. (2015). Clase de capital territorial y desarrollo sostenible. *Fubdicot*, 1-14.
- SECTUR. (2004). *Turismo alternativo una forma de hacer turismo*. México D.F: SECTUR.
- Sippiel, M. (Junio de 2010). Cicloturismo . *Caso de estudio: Perfil y motivación del cliente alemán en tours de ciclismo de carretera*. Gerona, Cataluña, España: Universidad de Girona.

- Soria, J. (06 de Diciembre de 2020). Mapa General Ruta Tufiño - Tulcán. Quito, Pichincha, Ecuador.
- SportRegras. (2015). *SportRegras*. Obtenido de <https://sportsregras.com/es/ciclismo-reglas-historia/>
- Sustrans. (2017). *Bike Life*. Obtenido de <https://www.sustrans.org.uk/bike-life/>
- Tarapues, S. (10 de Octubre de 2020). Cicloturismo . (K. Torres, Entrevistador)
- Tatamuez, C. (10 de Octubre de 2020). Cicloturismo en Tulcán. (K. Torres, Entrevistador)
- Torres, K. (10 de Octubre de 2020). Fotografías Ruta Tulcán - Tufiño. *Ruta Tulcán - Tufiño*. Tulcán, Carchi, Ecuador.
- Universia Costa Rica. (04 de Septiembre de 2017). *Tipos de investigación: Descriptiva, Exploratoria y Explicativa*. Obtenido de <https://noticias.universia.cr/educacion/noticia/2017/09/04/1155475/tipos-investigacion-descriptiva-exploratoria-explicativa.html#:~:text=Existen%20varios%20tipos%20de%20investigaci%C3%B3n,combinaci%C3%B3n%20de%20m%C3%A1s%20de%20uno.>
- Varisco, C. (2013). *NulanFCEyS*. Obtenido de <http://nulan.mdp.edu.ar/2208/1/varisco.2013.pdf>
- Varisco, C. (2018). Caso en estudio: Mar de Plata: sol, playa y ciudad . *Nulan*, 83-99.
- ViajandoX. (2018). *ViajandoX*. Obtenido de <https://ec.viajandox.com/carchi/tulcan-ciudad-turismo-historia-clima-imagenes-fotos-C97>
- Vujko, A., Plavska, J., & Ostojic, N. (2013). IMPACT OF THE “DANUBE CYCLING ROUTE” ON THE DEVELOPMENT OF CYCLING TOURISM IN SERBIA. *Sport Tourism*, 95-104.